

INCLUYE DVD VIDEO COLOR

10

LA MURALLA DEL ATLÁNTICO

1942



SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945

10

1942
LA MURALLA DEL ATLÁNTICO

940.53 S t.10 Segunda Guerra Mundial / [textos, Gabriel Cardona, Gonzalo Naya] – [1a ed.]. – Barcelona : Centro Editor PDA S.L., 2009 (Lima : Empresa Editora El Comercio).
t. : il. col., diagrs., retrs., mapa ; 28 cm.
Contenido : t.10 La muralla del Atlántico
Incluye referencias bibliográficas.
D.L. 2009-
1. Guerra Mundial, 1939-1945 – Historia 2. Guerra mundial, 1939-1945 – Campañas - Alemania I. Cardona, Gabriel II. Naya, Gonzalo Título IV

Segunda Guerra Mundial
Tomo 10
La Muralla del Atlántico

Edición
Centro Editor PDA, S.L.

Realización Editorial
Editorial Planeta Argentina SAIC

Contenidos
Galland Books SLNE
Director: Lucas Molina; director adjunto: Jorge Fernández-Coppel; coordinador: Juan Vázquez; coordinador adjunto: Juan Carlos Salgado

Cartografía
quup comunicación

Ilustraciones
Julio L. Caeiro, Rodrigo Hernández, Acción Press, Osprey Publishing

Fotografías
Galland Books SLNE, Hulton Archive/Getty Images, Time & Life Pictures/Getty Images, Popperfoto/Getty Images, Roger Violet/Getty Images, Getty Images, Album/Akg Images, Album/Imperial War Museum, DeA Picture Library, Editis, Keystone/Getty Images, The Kobal Collection, Universal Pictures/Album, The Art Archive, RKO/The Kobal Collection, AGE-Fotostock, Warner Bros/Album, Toronto Star/AGE-Fotostock

Textos
Gabriel Cardona, Gonzalo Naya
Recuadros: Gabriel Cardona [G.C.], Gonzalo Naya [G.N.], Rodrigo Díaz [R.D.], José Miguel Sales [J.M.S.], Juan Carlos Salgado [J.C.S.], Gregorio Torres [G.T.], Juan Vázquez [J.V.]

Infografías
Planeta: Laura Burstein (p.28-29, p.83), Martín Bustamante (p.37, p.56-57), Fernando San Martín (p.53, p.72-73),

Equipo de realización editorial
Coordinación: Alejandro Ulloa
Diego Arguindeguy, María Eugenia Blanco, Graciela Browarnik, Ricardo Cambra, María Flores, Osvaldo Gallese, Nicolás Luna, Rodolfo Luna, Valeria Macchia, Guillermo Miguens, Christian Mauro, Jorge Orovitz

Impresión
Empresa Editora El Comercio S.A.

Pre-prensa
Zetta Comunicadores del Perú

Tirada
13,000

Primera Publicación
2009 Derechos cedidos para esta edición a Producciones Cantabria S.A.C.
ISBN Obra completa: 978-84-674-8027-6
ISBN Tomo 10: 978-84-674-8037-5
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional N°: 2009-06282
Registro de Proyecto Editorial N°: 31501000900345

Este libro se terminó de imprimir en el mes de Agosto de 2009 en la planta de Impresiones Comerciales Amauta de Empresa Editora El Comercio S.A. ubicada en Calle Juan del Mar y Bernedo 1318, Chacraríos Sur, Lima 1, Perú.



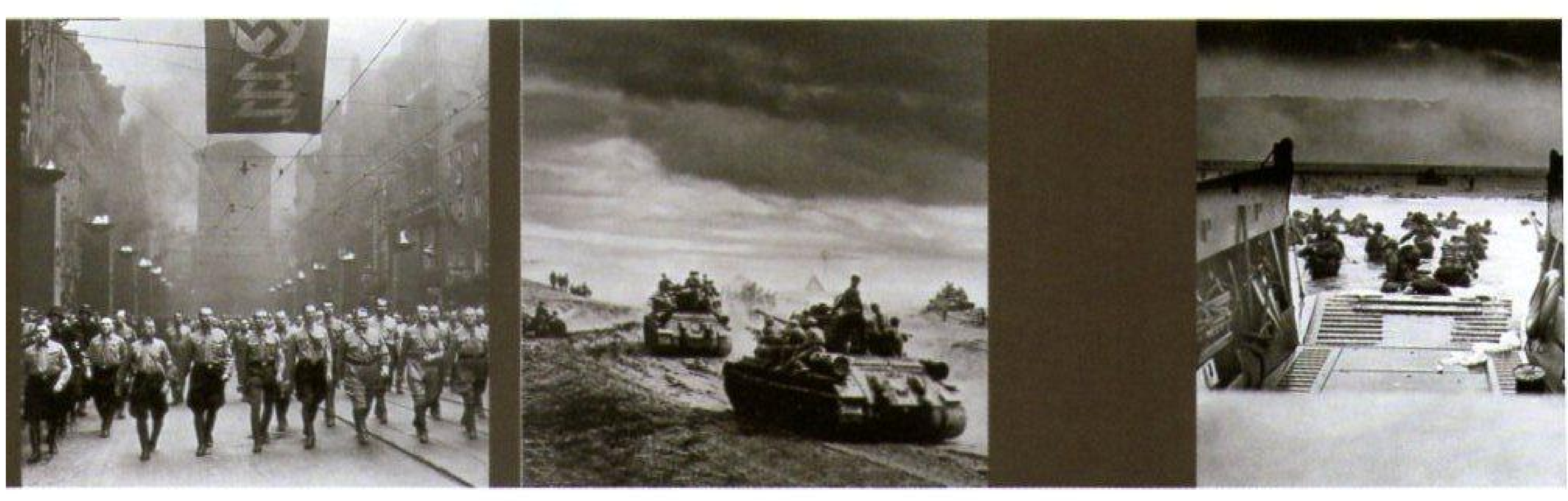
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945

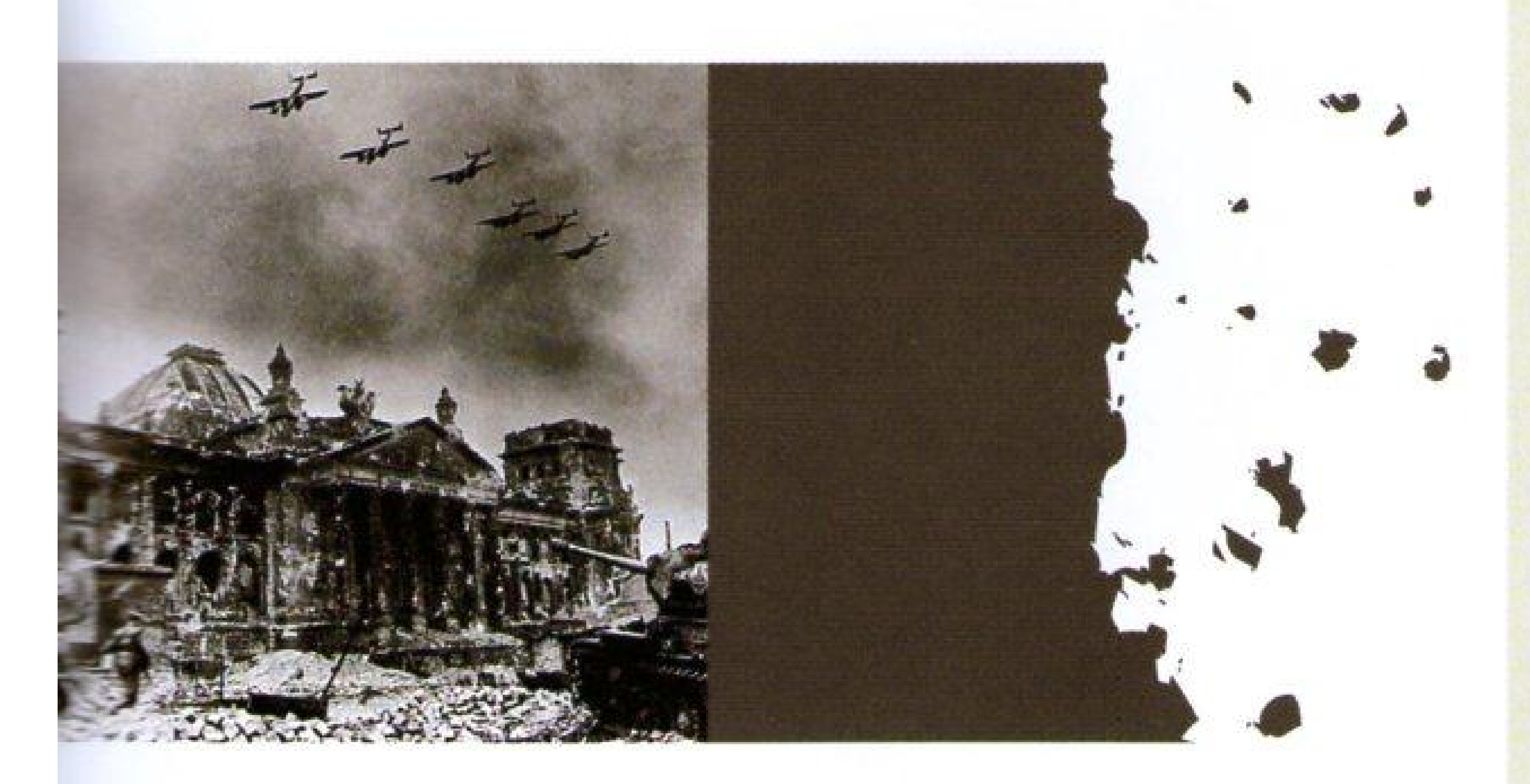


1942
LA MURALLA DEL ATLÁNTICO



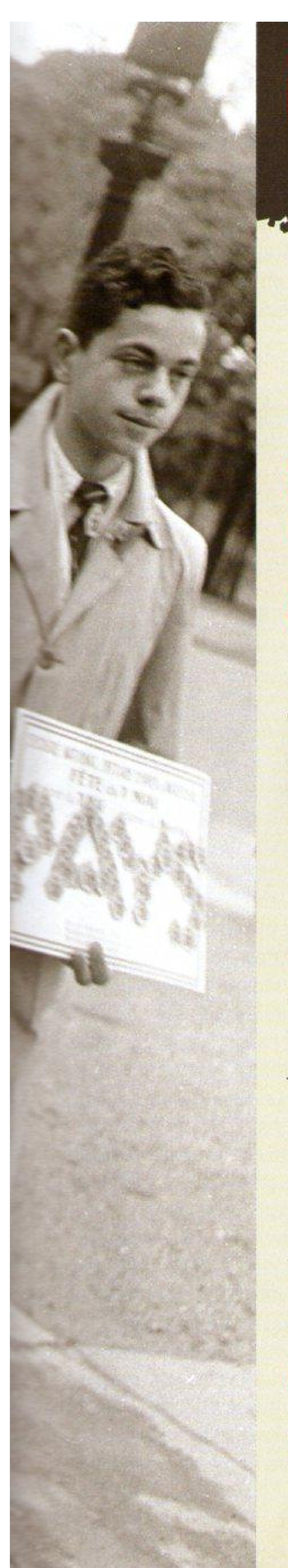
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945

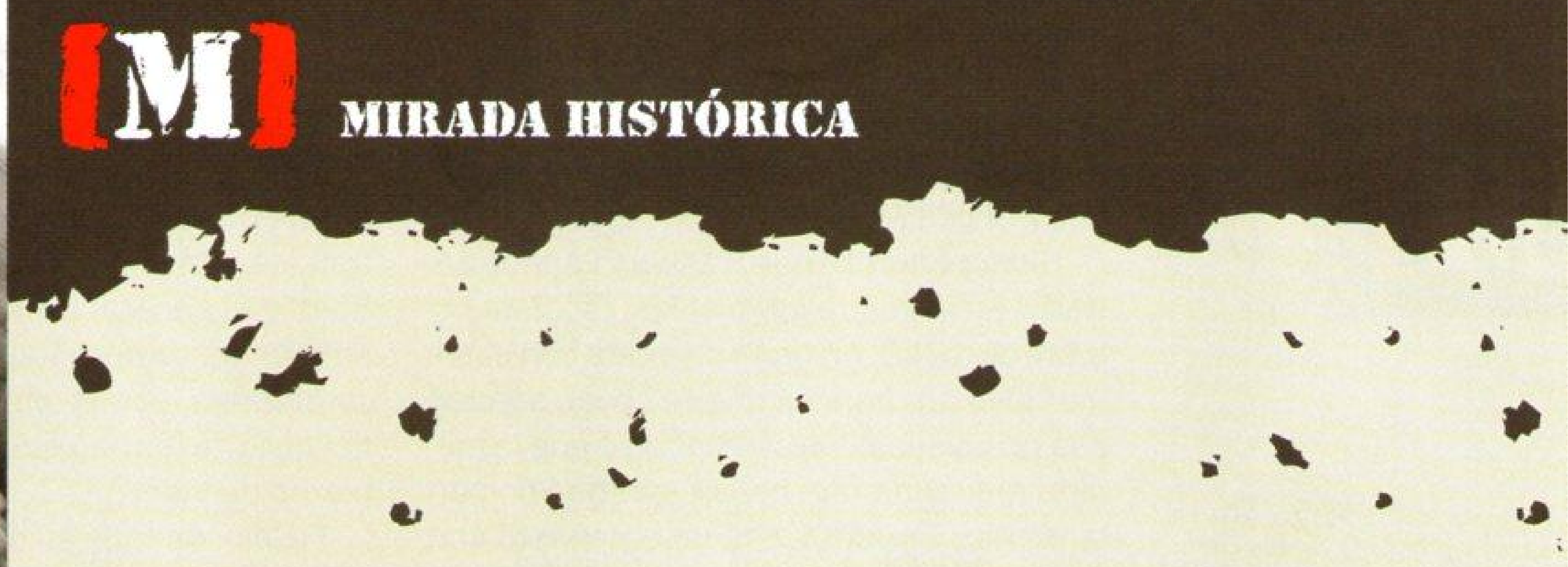




10
1942 LA MURALLA DEL ATLÁNTICO


URS NATIONAL_ENTR'AIDE D'HIVER du MARÉCHAL
FÊTE du 1er MAI
Insignes du Maréchal
SECOURS NATIONAL_ENTR'AIDE D'HIVER du MARÉCHAL
FÊTE du 1er MAI
Insignes du 1er MAI
Insignes du Maréchal
SECOURS NATIONAL_ENTR'AIDE D'HIVER du MARÉCHAL
FÊTE du 1er MAI
Insignes du 1er MAI
Insignes du Maréchal





Gabriel Cardona

LA FRANCIA OCUPADA Y EL ESTADO FRANCÉS COLABORACIONISTA

"La *Westwall* resultó ser sólo un preliminar del mayor proyecto de la Organización Todt, la construcción de la Muralla del Atlántico: 2.687 km de fortificaciones que seguían la costa del canal de la Mancha, rodeaban los puertos de Normandía y Bretaña y luego seguían la costa del golfo de Vizcaya. La OT también construyó abrigos cubiertos para submarinos, refugios antiaéreos, fábricas y almacenes subterráneos y refugios para las 'armas de venganza', los cohetes V-1 y V-2."

(Williamson Murray y Allan R. Millet, La guerra que había que ganar*)*

El armisticio y la división de jurisdicciones

Tras la derrota del ejército francés, el 10 de julio de 1940, el Parlamento delegó plenos poderes en el mariscal Philippe Pétain, dando fin a la III República. Pétain firmó un armisticio con Alemania en el que aceptaba la división de Francia en dos partes: una zona ocupada por la *Wehrmacht*, que comprendía París, el norte y toda la costa atlántica, y la "zona libre", al sur de una línea de demarcación que partía de Suiza y pasaba por el Jura, Chalon-sur-Saône, Paray-le-Monial, Moulins, Vierzon, Angulema, Lango, Mont-de-Marsan y Saint-Jean-Pied-de-Port hasta alcanzar la frontera española. En esta "zona libre" se estableció un nuevo régimen político, que oficialmente adoptó el nombre de "Estado Francés", bajo la jefatura de Pétain, y cuyo gobierno y órganos centrales se establecieron en la ciudad-balneario de Vichy, en el centro del país.

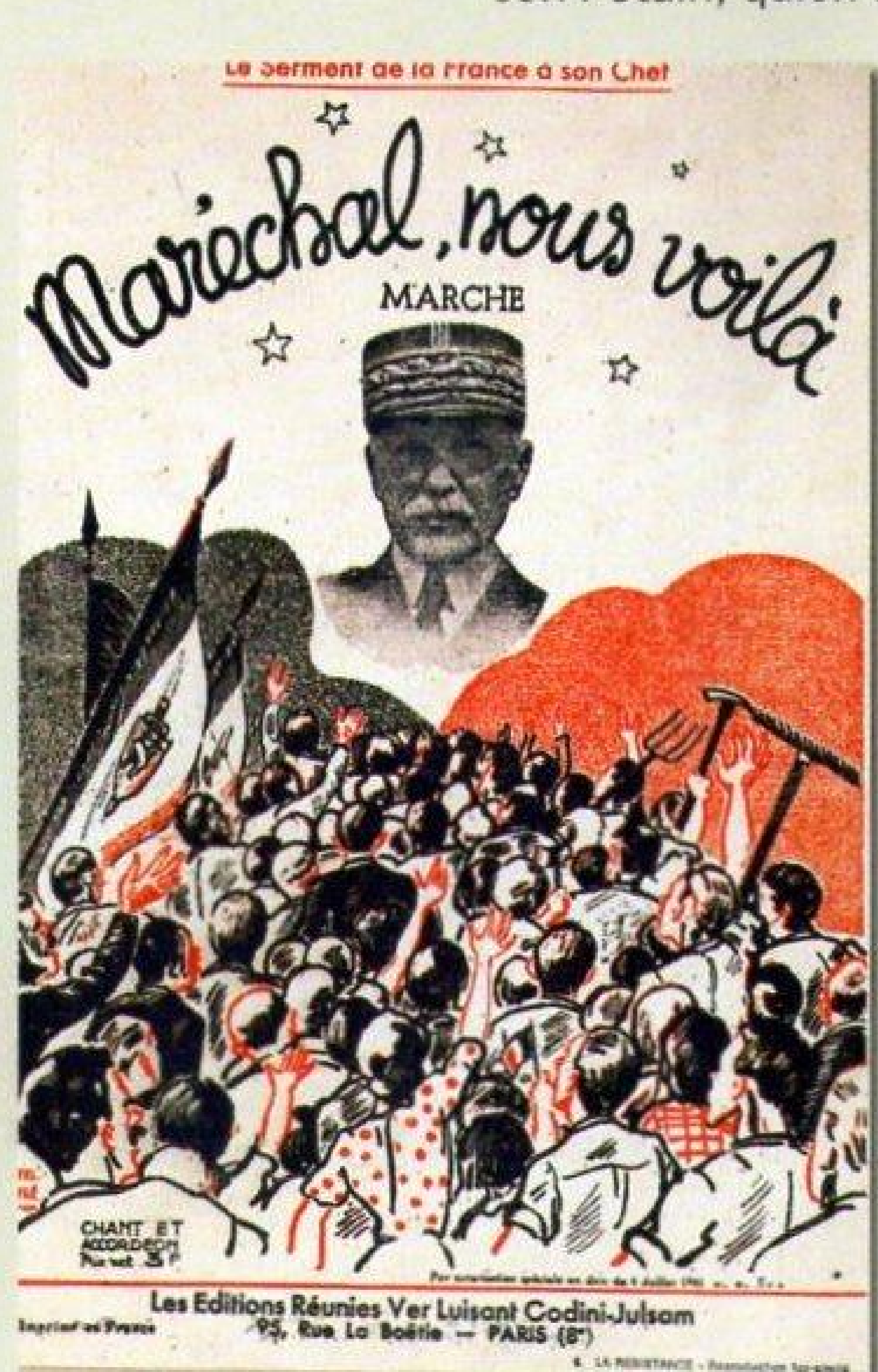
Francia partida en dos. Jóvenes franceses manifiestan su apoyo a Pétain en París, el 1 de mayo de 1941. La actitud ante la invasión alemana provocó la fractura de la sociedad francesa.

El 3 de julio, tres días después del armisticio, temiendo que Francia entregara su flota a los alemanes, la *Royal Navy* atacó la base francesa de Mers el-Kebir, ocasionando más de mil muertos y la pérdida de los acorazados *Provence* y *Bretagne,* del crucero de batalla *Dunkerque* y daños en unidades menores. El gobierno de Vichy rompió las relaciones diplomáticas con Londres. El día 8, los aparatos del portaa-



viones británico HMS *Hermes* atacaron la base de Dakar y dañaron seriamente el buque francés *Richelieu*.

Hitler pretendía que Francia y España entraran en la guerra junto al Eje. El 22 de octubre de 1940, en una entrevista con el primer ministro francés, Pierre Laval, sondeó esa posibilidad. Laval respondió que la medida requeriría una previa aprobación parlamentaria. Hitler luego se entrevistó con Francisco Franco en Hendaya, sin tampoco obtener resultados positivos, y finalmente con Pétain, quien se mostró colaborador; pero la conversación se atascó cuando Hitler le pidió bases en África del Norte.



Cartel de apoyo al régimen de Vichy. Encabezado por el mariscal Pétain, héroe de la Primera Guerra Mundial, el gobierno colaboracionista buscó defender su imagen.



El gobierno de Pétain

El Estado Francés presidido por Pétain desarrolló las ideas del nacionalismo reaccionario surgido a partir de 1871, potenciando unos "valores franceses", que supuestamente habían sido corrompidos por el desarrollo de las grandes ciudades, el igualitarismo republicano, las influencias extranjeras y los "enemigos internos": comunistas, judíos y masones.

El régimen de Vichy rechazaba el individualismo, exaltaba la familia como núcleo de la sociedad y, según su propia propaganda, llevaba a cabo una "revolución nacional". Lo cierto era que Francia era explotada por los alemanes, la vida se hacía difícil y los alimentos escaseaban salvo en las zonas rurales.

El régimen acusó a los dirigentes de la III República de ser culpables de la derrota militar. Reynaud y Mandel quedaron confinados en una fortaleza mientras Daladier, Blum y otros antiguos dirigentes fueron detenidos. En febrero de 1942, Daladier, Blum y el general Gamelin comparecieron ante un tribunal en Riom, donde su valerosa defensa, especialmente la de Blum les devolvió la fama, desacreditando al gobierno de Vichy.

Pétain, aunque se negaba a entrar en la guerra, aumentó progresivamente su dependencia de los alemanes. La intención de los nazis era gobernar Francia a través de los franceses, para evitar que apareciera una resistencia.

El apoyo al régimen

El régimen de Vichy logró un apoyo mayoritario, en especial entre los amplios sectores conservadores que se habían opuesto a los gobiernos del Frente Popular. Además, tras la derrota, le parecía el único régimen posible a una amplia franja de la ciudadanía, presa de la apatía política.

En cambio, los franceses nunca sintieron afecto por los alemanes, a quienes hacían responsables de la escasez, el angustioso descenso del nivel de vida y el racionamiento. Sin embargo, inicialmente, el rechazo a los ocupantes se limitó a las murmuraciones.

El primer ministro Pierre Laval era partidario de la decidida alianza con Alemania. Laval cayó en desgracia y debió dimitir en diciembre de 1940 y poco después lo sustituyó el almirante Jean Darlan.

Entre los demás integrantes del régimen de Vichy predominaban antiguos miembros de las diversas "Ligas" que, en la década de 1930, habían envenenado a la opinión pública con sus mensajes antisemitistas, antiparlamentarios y antiliberales. Algunos de ellos, como Henri Dumoulin (jefe de gabinete de Pétain) y René Gillouin (autor de los discursos del mariscal) estaban influenciados por la prédica de Charles Maurras, quien siguió publicando su periódico *Action française* hasta noviembre de 1942.



Blindados franceses Somua S-35 capturados por las fuerzas armadas alemanas durante la invasión de Francia, desfilan por la Plaza de la Concordia, en París, en 1941.

Diversos ultraderechistas consideraron a Vichy excesivamente clerical y anticuado. El más importante fue Jacques Doriot, ex comunista y cabecilla del fascista *Parti Populaire Français* (PPF). Tanto Laval como Darlan procuraron evitar que se convirtiera en el candidato de los nazis para primer ministro. Doriot dedicó grandes esfuerzos al reclutamiento de la *Legión des Volontaires contre le Bolchevisme*, que marchó a combatir al frente ruso en abril de 1942.

Debilidad militar alemana en el oeste

A finales de 1940 terminó la batalla de Inglaterra, en la que la *Luftwaffe* fue incapaz de derrotar a la *Royal Air Force* y de dejar inerme a Gran Bretaña. A pesar del fracaso, Hitler consideró que no resultaba peligrosa la situación en el oeste y decidió atacar a la URSS en 1941, sin valorar el riesgo de abrir un nuevo frente antes de resolver el primero.

La campaña de Rusia absorbió las dos terceras partes del *Heer* o ejército de tierra y casi toda la *Luftwaffe*, quedando en el oeste unas 50 divisiones, mayoritariamente de infantería, con unas pocas divisiones acorazadas y motorizadas. La mayoría de sus soldados eran reclutas sin experiencia y el conjunto resultaba precario para defender más de 5.000 km de costas francesas ante un enemigo cada vez más poderoso. La debilidad militar alemana de su frente oeste aumentó cuando las cosas empeoraron en Rusia y el alto mando decidió enviar allí veinte batallones bien equipados, que se encontraban en Francia.





Jóvenes miembros de la Legión Francesa, 1943. Una parte de la población de Francia apoyó decididamente la situación creada por la invasión alemana.

Fortificar la costa

En 1942, los Estados Unidos ya habían entrado en la guerra y resultaba evidente que los aliados podían acumular recursos en Gran Bretaña para desembarcar en las costas francesas. La situación hizo que Hitler encargara al mariscal Gerd von Rundstedt erigir la *Atlantikwall* ("muralla del Atlántico"), una línea defensiva continua, extendida desde Dinamarca hasta la frontera española.

Su construcción fue encargada a la Organización Todt. La *Atlantikwall* comprendía todo tipo de trincheras, refugios, baterías y observatorios, sumando unas 15.000 edificaciones, y requería, entre otros materiales, once millones de toneladas de hormigón y un millón de toneladas de acero. Trabajaron en ello cientos de miles de civiles franceses, obreros procedentes de Alemania y los países ocupados y unidades militares, empleándose numerosos materiales y armas recuperados de las líneas Maginot y Sigfrido.

El regreso de Laval

La situación se complicaba en las colonias francesas del norte de África, donde el *Africa Korps* y las fuerzas coloniales italianas tropezaban con crecientes dificultades. El general Alphonse Juin, jefe de las tropas francesas en Marruecos, fue convocado a Berlín, en diciembre de 1941, donde Goering le pidió que abasteciera a las tropas del *Africa Korps*. El francés contemporizó, pero, cuando estuvo de regreso en África no atendió la petición. En cambio, Darlan se mostró dispuesto a suministrar a las tropas alemanas, argumentando que no deseaba que la guerra se extendiera al África francesa. A pesar de ello, la colaboración de Darlan pareció excesivamente tibia a los alemanes, que presionaron hasta hacerlo dimitir el 18 de abril de 1942, logrando que lo sustituyera Pierre Laval, aunque Pétain no marginó a Darlan sino que lo nombró general en jefe de las tropas francesas.

De nuevo en el gobierno, Laval intensificó la colaboración política y económica

con Alemania, apoyando su esfuerzo de guerra en detrimento de la economía francesa y el nivel de vida de la población. Transfirió numerosos trabajadores y productos al III Reich, colaboró en la represión interna de Francia y hasta se hizo cómplice del Holocausto, enviando judíos a los campos de concentración.

La *Wehrmacht* ocupa la "zona libre"

El 8 de septiembre de 1942, tropas norteamericanas y británicas desembarcaron en Casablanca, Orán y Argelia. Los aliados habían entrado con fuerza en las colonias francesas de África del Norte, sin que el gobierno de Vichy estuviera advertido. Laval se aterrorizó ante la posibilidad de que los alemanes acabaran con la precaria independencia del Estado Francés y ofreció facilitarles lo que quisieran. Pero cuando Hitler pidió que Francia declarase la guerra a Gran Bretaña y Estados Unidos, Pétain rechazó la propuesta y Laval debió transmitírsela al *Führer* cuando lo citó en Munich.

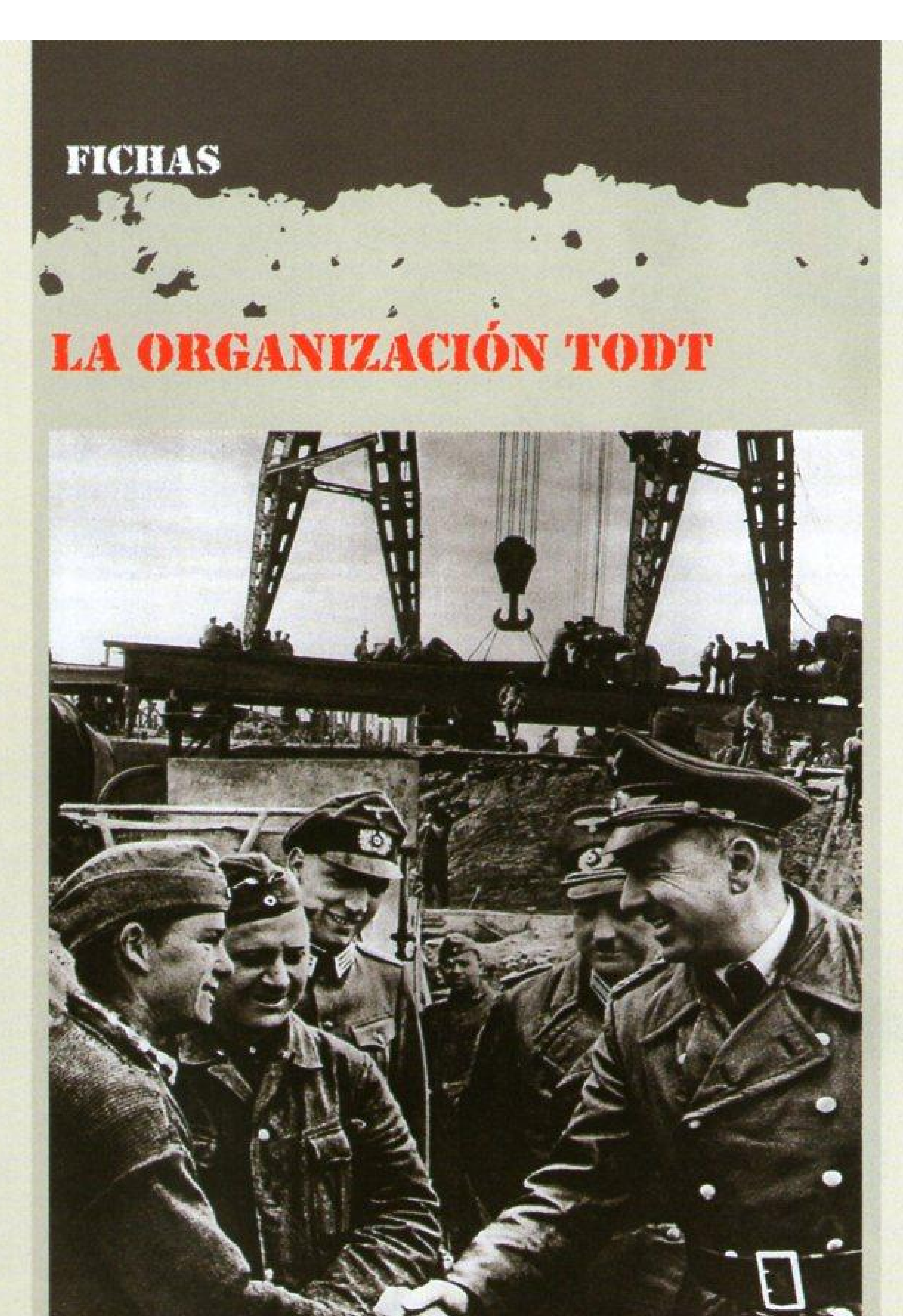
La réplica alemana llegó el 11 de noviembre, cuando la *Wehrmacht* ocupó militarmente toda la "zona libre" de Francia y el *Regio Esercito* italiano penetró en los departamentos franceses del sudeste, privando al gobierno de Vichy de su escasa autonomía.

La destrucción de la flota

La marina francesa tenía concentradas en el puerto de Tolón las *Forces de Haute Mer* (fuerzas de alta mar) del almirante Jean de Laborde, y los buques de la 3ª Región Naval al mando del vicealmirante André Marquis, prefecto naval de Tolón. Los oficiales de los buques surtos en Tolón estaban divididos entre quienes deseaban unirse a los aliados y los que deseaban repeler la invasión de las colonias africanas. Laborde consideraba que ese desembarco era una afrenta a la soberanía nacional y solicitó permiso para atacar a la flota aliada. El almirante Auphan, subsecretario de ma-

FICHAS

LA ORGANIZACIÓN TODT



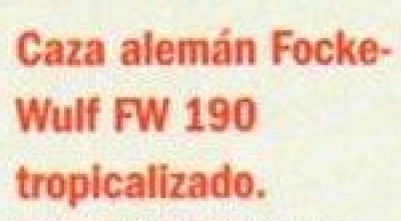
Fritz Todt saluda a los trabajadores durante la construcción de la *Atlantikwall*.

El ministro de Armamento y Producción Bélica alemán, Fritz Todt, creó una organización, que sería conocida con su nombre, destinada a reclutar trabajadores para construir puentes y fortificaciones. A la "Organización Todt" se le encargó levantar la Muralla del Atlántico, las bases submarinas y las defensas alemanas en Italia. Contaba con un grupo de consejeros e ingenieros, tales como Ferdinand Porsche, y estaba vinculada con los magnates del acero, como Alfred Krupp, Wilhelm Flick y Hugo Stinnes. Llegó a emplear millones de personas, muchas de ellas en régimen de esclavitud, que, a menudo, fueron asignadas a patrones alemanes y franceses colaboracionistas. En 1942, tras la muerte de su fundador, la Organización pasó a ser controlada por Albert Speer. *[G.C.]*



rina, que era secretamente gaullista y deseaba que la flota francesa se uniera a los aliados, respondió que tal decisión no correspondía a los marinos sino a Pétain.

En África, el general Alphonse Juin estaba secretamente de acuerdo con los aliados y detuvo al almirante Darlan cuando llegó por cuestiones particulares. En plena confusión, se repartieron instrucciones supuestamente firmadas por Darlan, ordenando no combatir ni oponerse a los aliados. En Tolón, Laborde recibió uno de estos mensajes ordenándole zarpar hacia Dakar y, en Vichy, el almirante Auphan presionó a Pétain en el mismo sentido, pero el mariscal se negó por temor a las represalias. Los barcos ya habían encendido sus fuegos para zarpar cuando Laborde los hizo apagar de nuevo y prepararse para defender el frente marítimo de la ciudad, mientras veinte batallones del ejército francés tomaban posiciones para rechazar un ataque por tierra.



Caza alemán Focke-Wulf FW 190 tropicalizado. **Estuvo presente en todos los escenarios hasta el final de la guerra, desempeñando un gran papel para los alemanes.**

Cuando las noticias llegaron a Hitler, ordenó capturar la flota de Tolón y requerir al ejército francés que abandonara sus posiciones en la ciudad. La petición fue obedecida, los soldados franceses se retiraron y, durante la noche del 27 de noviembre de 1942, una división Panzer comenzó a desplegarse por las calles de Tolón, avanzando hacia el puerto. Poco después de que los alemanes llegaran a los muelles, resonaron grandes explosiones a bordo de los barcos. Antes de que fueran capturadas, sus propias tripulaciones hundieron 2 acorazados, 1 crucero de batalla, 7 cruceros, 1 portaaviones, 29 destructores, 12 submarinos y varios mercantes. En suma, un centenar largo de barcos, con más de 230.000 toneladas de desplazamiento. Únicamente se salvaron los submarinos *Casabianca*, cuyo comandante, Jean L'Herminier, abandonó el puerto rumbo a Argelia, el *Marsouin* y el *Glorieux*, que salieron desgarrando las redes de protección y llegaron días después.

En la defensiva

El desembarco aliado en África precipitó el triunfo de los gaullistas en las colonias y dejó a Vichy sin el Imperio. La guerra se volvía contra el III Reich, que mostró mayor interés por completar la Muralla del Atlántico, pues el desembarco aliado en Francia ya se adivinaba más que probable. No obstante, la magnitud del proyecto hacía que las obras avanzaran muy lentamente.

A mediados de 1943, el desastroso resultado de la batalla de Kursk, en Rusia, incrementó la voluntad alemana de una estrategia defensiva. La propaganda del III Reich presentaba la Muralla del Atlántico como una fortificación inexpugnable, pero la realidad era bien distinta, ya que faltaban muchas obras, sobre todo en la costa normanda. El problema era adivinar dónde pretenderían desembarcar los aliados y concentrar allí los mayores esfuerzos. Von Rundstedt esperaba el ataque contra Calais, que era el lugar más próximo a Gran Bretaña, y, en consecuencia, se fortificó intensamente aquella zona.

Una nueva estrategia

El 9 de septiembre de 1943, los norteamericanos y británicos desembarcaron en las playas italianas de Salerno y, dos días después, ya dominaban 100 km de costa con 16 km de profundidad máxima. El día 12, el general Albrecht Kesselring contraatacó con seis divisiones alema-

nas y empujó a las fuerzas británicas hasta unos 6 km de la costa. Sin embargo, la acción de la aviación y la artillería naval aliada permitieron asegurar la cabeza de playa, aunque al costo de 5.674 bajas.

Tras estudiar las acciones en Salerno, von Rundstedt comprendió que la única acción posible para contener un desembarco en la costa francesa era lanzar contraataques desde la retaguardia. La Muralla del Atlántico tenía pocas posibilidades de rechazar a los aliados en la misma orilla, donde estarían protegidos por su artillería naval y la aviación. Le parecía más factible combatir el desembarco con una defensa elástica, parecida a la que los alemanes utilizaban en el frente ruso, y elaboró un plan para situar potentes reservas acorazadas, a retaguardia de la Muralla del Atlántico, con la finalidad de lanzarlas contra las fuerzas que desembarcaran, tal como había hecho el general Kesselring.

Rommel entra en escena

En noviembre de 1943, el mariscal Erwin Rommel inspeccionó las defensas costeras en Francia, por orden de Hitler. El "zorro del desierto" informó de su desacuerdo con el estado de las defensas, opinando además que el desembarco tendría lugar en las playas de Normandía, que estaban poco fortificadas.

Al comenzar 1944, Hitler le entregó el mando de la costa francesa entre los ríos Escalda y Loira, con los 5° y 7° Ejércitos como guarnición. Aunque quedaba subordinado a von Rundstedt, que era jefe de to-



PIERRE LAVAL

Nacido en Châteldon en una familia francesa humilde, estudió Derecho y ejerció de abogado antes de dedicarse a la política desde las filas del socialismo.
Su enfrentamiento personal con los comunistas lo llevó hacia el conservadurismo.
Fue senador en 1927 y primer ministro conservador en 1931, 1932 y 1935. Enfrentado con Gran Bretaña, se aproximó a la Italia fascista y luego a la Alemania nazi, aunque también firmó un pacto de asistencia mutua con la URSS. Perdió el poder en 1936, al ganar las elecciones el Frente Popular.
En 1940, defendió la idea de conceder plenos poderes a Pétain, que lo premió nombrándolo primer ministro del "Estado Francés", en cuyo cargo personificó el colaboracionismo hasta el extremo de proponer a Herman Goering una alianza militar franco-germana. Pétain, que no había autorizado esta gestión, lo cesó inmediatamente haciéndolo detener, hasta que fue liberado por presiones del embajador alemán Otto Abetz.
Las presiones alemanas volvieron a situarlo al frente del gobierno de Vichy, en abril de 1942.
Desde entonces incrementó la colaboración con los alemanes, inició la persecución de los judíos y, en junio de 1942, autorizó a la Gestapo las redadas contra la Resistencia en la Francia "no ocupada". Puso también en marcha la *Relève*, un acuerdo con los alemanes para permutar franceses: un prisionero de guerra por cada tres trabajadores que marcharan a Alemania. El sistema no funcionó al conocerse en Francia las malas condiciones que sufrían sus trabajadores en Alemania. Laval creó entonces el "Servicio de Trabajo Obligatorio" e hizo que lo pusiera en marcha la *Milice*, policía política de Vichy mandada por Joseph Darnard.
En agosto de 1944, Laval trasladó su gobierno a Sigmaringen, en Alemania, desde donde, en mayo de 1945, antes de que acabara la guerra, voló a Barcelona.
Esperaba que Franco le concediera asilo político, pero este no quiso comprometerse y lo envió a la zona austríaca ocupada por las tropas norteamericanas, que lo entregaron a las autoridades francesas. Un tribunal lo condenó a muerte por traición a la patria y, tras frustrarse un intento de suicidio, fue fusilado en la prisión de Fresnes, el 15 de octubre de 1945. *[G.C.]*



Mussolini y Pierre Laval, entonces ministro de Exteriores, firman el acuerdo en Roma, el 7 de enero de 1935.



do el frente, su mando era bastante independiente y mostró su discrepancia con el plan de defensa. Por su experiencia en la guerra en el desierto, Rommel conocía la devastadora capacidad de la aviación sobre las columnas de blindados y sabía que los aviones norteamericanos y británicos machacarían a las reservas móviles de von Rundstedt, antes de que pudieran llegar a la costa. La única posibilidad de enfrentar el desembarco era aprovechar su momento más débil, cuando las tropas llegaran a la costa e intentaran bajar a tierra. Si los atacantes no eran arrojados al mar en las primeras 24 horas, sería imposible detenerlos. En consecuencia, el litoral debía fortificarse con nuevos criterios y situar a las unidades blindadas a menos de 5 km de las playas, todo lo cual se oponía a los planes establecidos. Cuando las discrepancias entre ambos generales se hicieron evidentes, Hitler optó por una solución intermedia: entregó algunas fuerzas acorazadas a Rommel, mientras que von Rundstedt conservó el grueso en el interior.

Cartel de propaganda de la Legión Francesa. En 1942, esta unidad de elite se convirtió en una de las expresiones más visibles del régimen colaboracionista de Vichy.

Un nuevo criterio de fortificación

Después de haberlos utilizado sistemáticamente en el desierto, Rommel valoraba especialmente los campos de minas y ordenó plantarlos en todos los accesos a las playas y en los parajes de tránsito obligado, aunque la industria alemana sólo pudo proporcionarle una pequeña parte de los millones de artefactos explosivos que solicitó. Diseñó igualmente numerosos obstáculos, trampas y barreras para impedir el desembarco de los vehículos enemigos, así como los famosos "espárragos de Rommel", largas pértigas con explosivos adosados, destinadas a impedir el aterrizaje de paracaidistas y planeadores.

Más de medio millón de hombres fueron destinados a los trabajos de fortificación, enviándose a la Muralla del Atlántico miles de piezas de artillería de costa, antiaéreas y antitanque, ametralladoras, morteros y lanzagranadas de todo tipo. Las baterías y posiciones de fuego estaban situadas en primera línea y, tras ellas, se inundaron todas las tierras bajas que fue posible, instalándose miles de "espárragos de Rommel"; al no contar con suficientes minas, fueron suplidas por proyectiles de artillería.

Se conservó la primacía del sector situado entre los ríos Sena y Escalda, como lugar más probable para el desembarco, concediéndole prioridad para la construcción de fortificaciones y el despliegue de efectivos, mientras se mantenía el abandono relativo de Normandía.

El peso de la ocupación

Francia debió pagar los gastos de ocupación, que se habían incrementado espectacularmente porque su erario sufragó los gastos del ejército alemán y de las SS, los sueldos de los obreros reclutados para trabajar en Alemania, los servicios de aduanas e impuestos, la propaganda del III Reich en Francia y las obras de la Muralla del Atlántico.

Para evitar que los franceses utilizaran la inflación para defenderse económicamente, las autoridades de ocupación fijaron los precios y salarios, provocando un enorme mercado negro, en el que intervinieron organizaciones alemanas encargadas de gestionar grandes compras.

Los alemanes requirieron mano de obra francesa para su agricultura y su industria. Oficialmente, hasta junio de 1942, 150.000 trabajadores franceses



Cordiales relaciones. **En general, las relaciones entre las tropas ocupantes y la población francesa fueron cordiales. La proximidad cultural ayudaba considerablemente.**

habían sido trasladados a Alemania, aunque se calcula que la cifra real pudo alcanzar los 700.000. En la "zona ocupada", el trabajo fue obligatorio por decreto y, en la "zona libre", las peticiones de trabajadores para Alemania aumentaron a medida que progresaba la guerra.

La aplicación de esta política provocó disturbios, con especial intensidad en Lyon. Un decreto del 16 de febrero de 1943 impuso el trabajo obligatorio, incluso en Alemania, y la economía francesa se resistió seriamente. En el otoño de 1943, la mano de obra francesa en Alemania sumaba unos 605.000 hombres y 44.000 mujeres, constituyendo la cuarta parte del total de los trabajadores extranjeros en el Reich.

En enero de 1944 se solicitó otro millón de trabajadores, que serían enviados a Alemania a razón de 90.000 mensuales. Era una cantidad tan desmesurada que la rechazaron los mismos funcionarios alemanes de la industria de armamento y la agricultura porque supondría más pérdidas que ganancias, y Laval consiguió que sólo fueran enviados unos miles.

Durante el verano de 1940, había cerca de 1.835.000 prisioneros de guerra franceses en Alemania, que se redujeron paulatinamente. A finales de año quedaban cerca de 1.500.000; en diciembre de 1941, unos 1.225.000; en diciembre de 1942 la cifra era de 1.135.000; en diciembre de 1943, 1.010.000 y, en diciembre de 1944, 960.000. Como Alsacia y Lorena fueron anexionadas al Reich, unos 95.000 franceses fueron deportados por razones políticas, además de unos 100.000 judíos, la cuarta parte de los cuales eran ciudadanos franceses y una tercera parte, mujeres y niños. Otros 200.000 habitantes de estas regiones fueron considerados alemanes y reclutados a la fuerza en el ejército o trasladados a otro país.



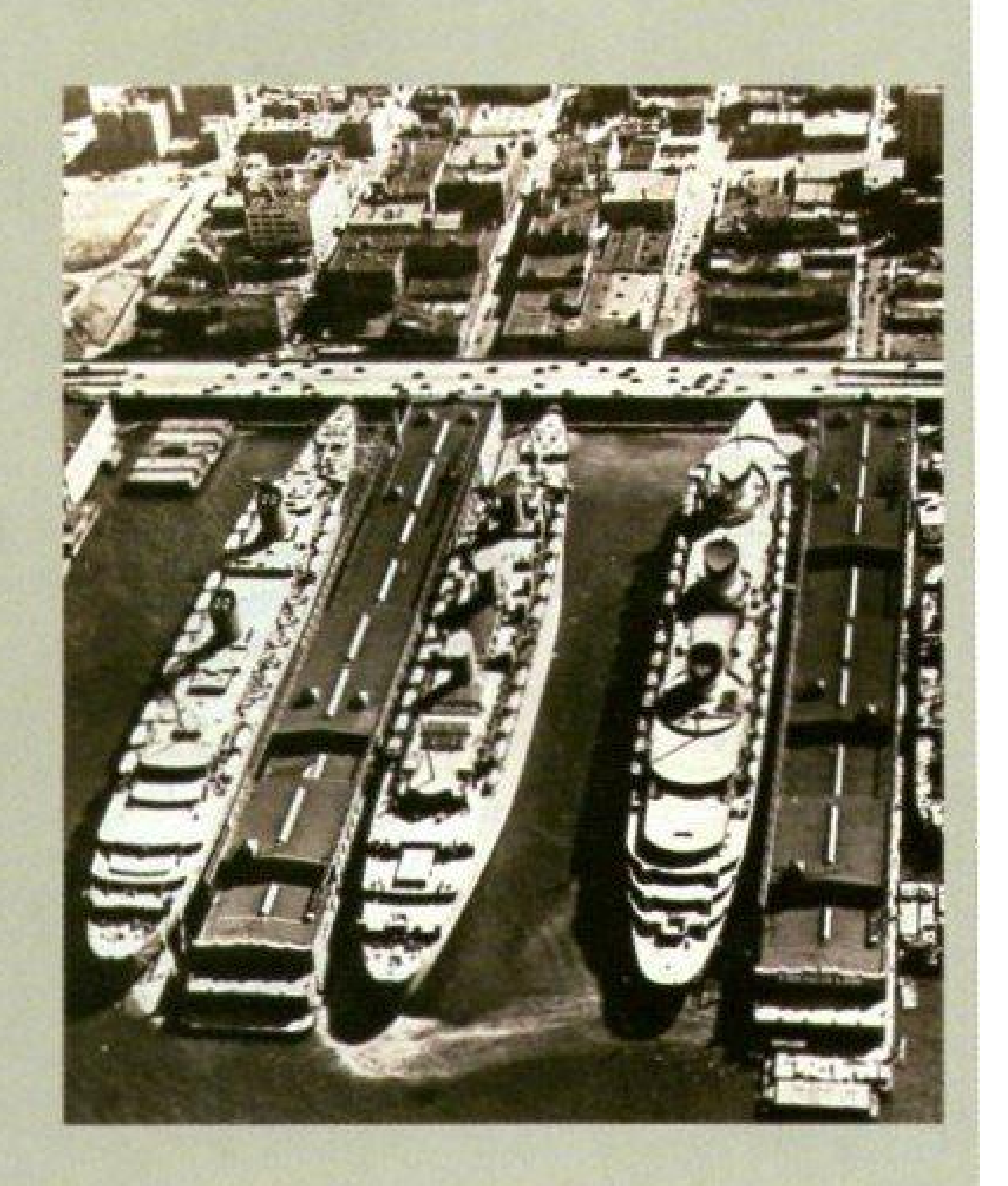
EL TRANSATLÁNTICO 'NORMANDIE'

La *Compagnie Géneral Transatlantique* encargó en 1926 un navío de líneas modernas, lujoso y amplio, al ingeniero naval ruso afincado en París Vladimir Yourkevitch. Seis años más tarde, el 29 de octubre de 1932, se procedía a la botadura del *SS Normandie*.

El 26 de enero de 1931 se puso la quilla de un barco destinado a ganar la Banda Azul para Francia, el transatlántico *Normandie*. Fue botado en octubre del año siguiente e hizo su viaje inaugural en mayo de 1935.

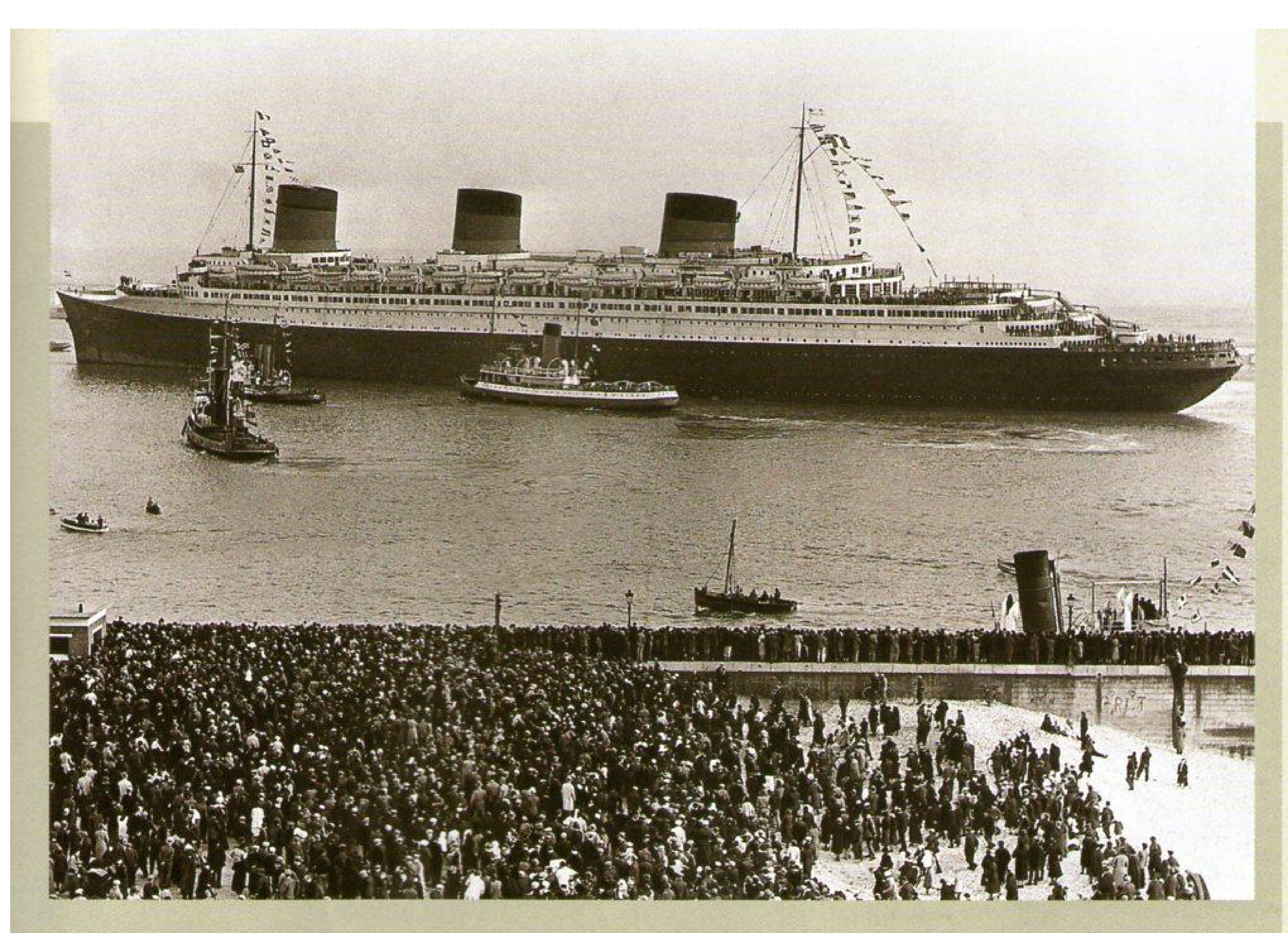
Tenía una eslora de 312 m y una manga de 36,4 m. Su altura superaba los 56 m y su calado los 13 m. Tenía un total de doce cubiertas y desplazaba 71.300 toneladas. A pesar de sus enormes dimensiones, este leviatán alcanzaba una velocidad máxima de más de 32 nudos, propulsado por sus turbinas que tenían una potencia máxima de 200.000 caballos de vapor. Estaba diseñado para albergar a alrededor de 2.000 pasajeros, casi la mitad de ellos en primera clase. La tripulación era de 1.350 hombres.

Cuando entró en servicio era el transatlántico más rápido y grande del mundo y aún conserva el récord de montar la más potente propulsión turbo-eléctrica de un barco. Los transatlánticos previos, como el enorme *Mauritania*, habían sido diseñados para transportar a una gran cantidad de emigrantes a través del Atlántico, pero cuando, en los años 20, Estados Unidos cortó el flujo, las grandes compañías reorientaron sus diseños hacia los turistas de clase media en viajes de placer. Comenzó una carrera entre las compañías por obtener las naves más rápidas, en la que pronto destacaron los alemanes con el *Bremen* y el *Europa*. Eran más grandes y rápidos que el mejor francés, el *Île de France*, que contaba con una espléndida decoración estilo Art Déco, pero era de dimensiones muy contenidas.



Trío de ases en el puerto de Nueva York. Los transatlánticos *Normandie*, *Queen Mary* y *Queen Elizabeth*, destinados a convertirse en transportes de tropas durante la guerra.

La británica Cunard acusó el golpe de la gran depresión y abandonó la carrera, pero Francia recurrió a un ingeniero de origen ruso, Yourkevitch, que había diseñado una proa provista de un enorme bulbo, junto con un estilizado casco que, en realidad, había sido rechazado por los británicos. Con apoyo financiero estatal, la nueva nave fue construida en medio de una gran expectación, pues iba a adoptar numerosas novedades técnicas, como los motores turbo-eléctricos y un primitivo sistema de radar.



El majestuoso *Normandie* en 1935. **El transatlántico francés era la máxima expresión del *Art Nouveau* y de la *grandeur* de Francia sobre el mar.**

El interior era suntuoso y toda la nave destilaba lujo y glamour. En su primer viaje pulverizó el récord de velocidad al atravesar el Atlántico y recibió la Banda Azul a su llegada a Nueva York. Este preciado galardón, creado por las compañías navieras en la década de 1860 para premiar al buque que cruzara en menor tiempo el océano, fue obtenido por el *Normandie* en 1935, al recorrer las 2906 millas náuticas que separan los faros de Bishop Rock (un peñasco en las islas Scilly británicas) y de Ambrose (en la baja bahía de Nueva York, en los Estados Unidos) en 4 días, 3 horas y 2 minutos, a una velocidad promedio de poco menos de 30 nudos. A partir de entonces se inició una marcada competencia con otro emblemático transatlántico de entonces, el británico *Queen Mary*, que se adjudicó la Banda Azul en 1936. Al año siguiente, nuevamente el *Normandie* fue el ganador, reduciendo sus tiempos a 3 días, 23 horas y 2 minutos, aunque en 1938 la "antigua dama", como se llamaría mucho después al *Queen Mary*, recuperó el cetro.

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial sorprendió al *Normandie* en Nueva York, donde permaneció y, en poco tiempo, se halló acompañado del *Queen Mary* y el *Queen Elizabeth*. Tras la caída de Francia, en junio de 1940, el gobierno estadounidense se apropió del barco. Al año siguiente decidió transformarlo en transporte de tropas, rebautizándolo USS *Lafayette*. También se pensó en transformarlo en portaaviones, pero no prosperó.

Cuando se encontraba sometido a trabajos de transformación, en el muelle 88 de Manhattan, el 9 de febrero de 1942 sufrió un incendio cuyas causas nunca fueron bien aclaradas, que no pudo ser controlado y ardió completamente. Al día siguiente dio media vuelta y se hundió.

Las autoridades portuarias fueron muy criticadas por su muy cuestionable actuación. Sería recuperado en 1943 y desguazado en 1946. [R.D.]







Gonzalo Naya Folgoso

I EL PLAN DE ATAQUE EN DIEPPE, EL PRIMER DESEMBARCO EN NORMANDÍA

Antes del amanecer del martes 18 de agosto de 1942, un pequeño convoy partía de Boulogne-sur-mer, en la costa francesa del canal de la Mancha. Lo integraban cuatro buques holandeses, escoltados por un dragaminas y dos cazasubmarinos alemanes, que en realidad eran barcos de arrastre armados. Se dirigía hacia el puerto de Dieppe, en la costa de la baja Normandía, adonde tenía previsto llegar a la madrugada del día 19. En su travesía, se toparía con una presencia inesperada.

La sorpresa del alférez Berner

El convoy estaba al mando del alférez Wurmbach, comandante del cazasubmarinos *UJ 1411*, que encabezaba la formación. El *UJ 1404*, al mando del alférez Berner, cerraba la misma y el flanco marítimo estaba cubierto por el dragaminas *4014*, al mando del alférez Bögel. Avanzaban con las dotaciones en sus puestos de combate, pues no eran raros los enfrentamientos con unidades ligeras británicas. La tensión se palpaba en el ambiente, pero la navegación transcurría sin mayores contratiempos.

Ya de madrugada, el convoy se vio envuelto en una neblina que disminuyó notablemente la visibilidad y las dotaciones se relajaron, puesto que ello disminuía la posibilidad de ser localizados por las lanchas torpederas británicas que solían encontrarse al acecho. Pero, poco después de las 03:00 h, los vigías oyeron ruido de motores. Tan sólo se hallaban a 10 millas de Dieppe. Con toda probabilidad se trataba de unidades británicas que, con suerte, aún no los habían detectado. Los artilleros aprestaron sus armas, fundamentalmente cañones automáticos de 2 y 3,7 cm.

A las 03:47 h, unas sombras aparecieron por el costado de estribor. Berner, en el *UJ 1404*, disparó un proyectil iluminante y una larga línea de buques de desembarco, lanchas rápidas y diversos buques de escolta se hizo visible. Esto no tenía nada que ver con las habituales lanchas torpederas. Inesperadamente, se habían topado con la fuerza de invasión aliada que, tras cambios de planes y postergaciones, intentaría un primer desembarco en Normandía.

Intercambio de opiniones. Oficiales de los *Royal Marines* conversan durante uno de los numerosos ejercicios que tenían lugar en las Islas Británicas.



Paseando por el malecón. Antes de la guerra, el puerto de Dieppe y sus playas eran uno de los destinos favoritos de la burguesía francesa para pasar sus vacaciones.

La presión por un segundo frente en Europa

En el verano boreal de 1942, la situación para los aliados no era muy buena. Los alemanes, recuperados de los efectos del primer invierno ruso, avanzaban hacia el Volga y el Cáucaso, aplastando a los ejércitos soviéticos. En dos meses, los submarinos alemanes habían hundido más de millón y medio de toneladas de buques mercantes y, sólo en la primera semana de julio, más de 400.000 toneladas. En junio había sido aniquilado el desgraciado convoy PQ17 cuando iba camino de la Unión Soviética. En el norte de África, la fortaleza de Tobruk había caído y el 8º Ejército británico se batía en retirada hacia Egipto. En el frente del Pacífico y Asia oriental, los japoneses habían tomado Singapur y la principal fuerza naval británica había sido borrada del mapa por la aviación nipona.

En medio de esta situación, Stalin presionaba a los aliados para que abrieran un segundo frente en Europa. Los norteamericanos, con gran optimismo, planeaban un desembarco en Francia para el mes de septiembre, al que denominaban operación *Sledgehammer* ("almádena" o "maza"). Pero Estados Unidos poco podría hacer hasta que sus fuerzas estuviesen totalmente movilizadas, salvo declaraciones de buenas intenciones y mantener el flujo de suministros a sus aliados.

La situación de los británicos y lord Mountbatten

El Reino Unido, forzado a defenderse de las incursiones aéreas y de la amenaza submarina, limitaba sus contraataques a las acciones de comandos contra el continente. El objetivo de este tipo de acciones era doble: por un lado, elevar la moral de la población y, por otro, contribuir a fijar a unidades alemanas que, de otra manera, podrían ser utilizadas en el frente oriental.



Elizabeth Bowes-Lyon, reina consorte del rey Jorge VI del Reino Unido, pasando revista a las tropas canadienses estacionadas en Aldershot, en el sur de Inglaterra.

Tanto los estadounidenses como los soviéticos presionaban para que los británicos hicieran "algo" más. Tras el desastre de Dunkerque, Churchill quería contraatacar de la forma que fuera, planificando operaciones tan extravagantes como un desembarco en Cherburgo o la invasión de Noruega. El mariscal Alan Brooke, jefe del Estado Mayor, debatía con él todas las noches y todas las mañanas se reunía el comité de jefes de Estado Mayor, formado inicialmente por tres miembros, a los que en marzo de 1942 se añadió un cuarto, lord Louis Mountbatten, primo segundo del rey. Mountbatten tenía, a la sazón, un enfrentamiento personal con la *Royal Navy*.

Como comandante del destructor HMS *Kelly*, había perdido su barco en Creta y la flotilla que él mandaba había sufrido un duro revés a manos de la *Luftwaffe*, por lo que su comportamiento en la campaña había sido muy cuestionado. Posteriormente pasó a mandar el portaaviones HMS *Illustrious*, hasta que el buque tuvo que ser enviado a Norfolk para reparar las gravísimas averías que la *Luftwaffe* le había infligido. En ese momento fue elegido como responsable del *Combined Operations Command* (COC, Comando de Operaciones Combinadas). Brooke vio con suspicacia la llegada de un nuevo miembro tan afín a las ideas de Churchill.

Una incursión en gran escala

El COC era el responsable de la planificación y ejecución de las incursiones contra el continente y debía contar con la colaboración de la *Royal Navy* (Armada Real británica) y de la *Royal Air Force* (RAF, Real Fuerza Aérea) para llevar a cabo sus operaciones. Sólo disponía de sus propias tropas en forma de unidades de comandos, pero su armamento y organización descartaban la realización de operaciones en gran escala y debían contentarse con operaciones del tipo de "golpear y retirarse".

Las incursiones de comandos contra las islas noruegas de Vaagso y Lofoten (entre

marzo y diciembre de 1941) y el costoso éxito del ataque al puerto francés de Saint Nazaire (operación *Chariot*, el 28 de marzo de 1942) animaron al comité de jefes de Estado Mayor a plantear un ataque ante la insistencia de Churchill y las presiones rusas y norteamericanas. Eufemísticamente se lo denominó una "incursión en gran escala" o un "reconocimiento en fuerza". Tras muchas discusiones sobre el objetivo para una operación en territorio francés, Dieppe se convirtió en una opción persuasiva, al cumplir las condiciones requeridas. Estaba cerca de puertos británicos, para que la navegación pudiese hacerse en una sola noche y los soldados no sufriesen excesivamente de mareo, y quedaba al alcance de los cazas, aunque sólo podrían permanecer 10 minutos en el escenario. Además constituía un excelente punto de desembarco, con su magnífico puerto y las cercanas líneas ferroviarias, y por el vecino aeródromo de St. Aubin.



El mariscal Rommel inspecciona una posición defensiva de la Muralla del Atlántico. En realidad, la supuesta muralla era un esqueleto magnificado por la propaganda.

Objetivos políticos

Churchill, en realidad, concentraba su interés en la operación *Torch* ("antorcha"), su proyecto de invasión del norte de África, programado para finales de 1942, lo que en modo alguno constituiría el segundo frente que los rusos demandaban insistentemente. Stalin acusaba a sus aliados de cobardía; cuando millones de rusos habían muerto a manos de los alemanes, los aliados tenían miedo de perder unos miles de hombres. Churchill ofreció a Stalin el asalto a Dieppe como compensación por la demora en abrir un segundo frente.

Una fracasada operación en Francia, costosa en vidas, especialmente si no eran británicas, probablemente convencería a los soviéticos de la imposibilidad de abrir un segundo frente en Europa en 1942. Otros objetivos de Churchill eran distraer la atención de las defensas alemanas sobre el próximo desembarco en el norte de África, causar grandes bajas a la *Luftwaffe* en una batalla aérea y obtener información mediante la captura de prisioneros y documentos.

Una mala elección

Dieppe es una pequeña ciudad orientada al norte, enclavada entre los abruptos acantilados de la costa en ese sector. La entrada al puerto está protegida por dos malecones que se proyectan hacia el mar. Hacia el oeste se extiende una gran playa de gruesos guijarros, a lo largo de más de un kilómetro. Por detrás de la playa se extiende el boulevard Maréchal Foch. Con más de 200 m de anchura, acaba en una línea de hoteles y grandes mansiones. Sólo el edificio del casino se proyectaba hacia la playa, ya en el extremo occidental del paseo.

La playa está rematada en el extremo occidental por un abrupto acantilado, horadado por cuevas, sobre el que se alza la mole del castillo del siglo XV. Así, la playa objeto del desembarco principal estaba formada por una gran extensión de más de un kilómetro de gruesas piedras sobre las que es



Entrenamiento de las primeras unidades de comandos británicas. En su origen, los comandos apenas se diferenciaban de la infantería convencional.

difícil caminar, seguida de un amplio paseo sin cobertura alguna, cerrado al frente por una línea continua de caserones de piedra, en su extremo derecho por el muelle y, poco más allá, un acantilado, y en el extremo izquierdo, por otro acantilado y un castillo.

La operación *Rutter*

El 4 de abril, Mountbatten ordenó a su Estado Mayor que trabajara sobre un plan para atacar Dieppe. Pronto surgieron dos grandes alternativas. Una de ellas consistía en el desembarco de tanques e infantería en ambos extremos de la población, para capturarla después mediante un movimiento en pinzas. La otra se basaba en un asalto frontal, desembarcando en la playa de la ciudad, apoyado por desembarcos secundarios en los flancos. Previamente a los desembarcos, las dos baterías costeras situadas en Berneval y Varengeville serían neutralizadas utilizando tropas aerotransportadas. Ambos planes tenían por finalidad, además de los objetivos políticos previamente expuestos, ganar experiencia en operaciones anfibias en gran escala y comprobar la efectividad de las unidades de apoyo.

Se estudiaron diversas variantes para el ataque. Entre ellas, el empleo de un bombardeo aéreo o naval previo y la utilización de los nuevos tanques Churchill de 40 toneladas, con una coraza de hasta 102 mm. Todo ello conducía a la utilización de un número de efectivos muy superior al que constituían las unidades de comandos.

Dada la complejidad de la operación, se buscó asesoramiento y apoyo del jefe del mando sudoriental, el teniente general Bernard Law Montgomery. Este puso serias

objeciones a los ataques por los flancos, puesto que el avance posterior requeriría la consolidación de varios puentes y la permanencia en tierra durante demasiado tiempo. Por ello defendía un ataque frontal, sobre todo, teniendo en cuenta que se estimaba que los defensores sólo disponían de unos 1.400 hombres de segunda categoría, que no podrían recibir refuerzos significativos antes de las ocho horas con que se contaba para acabar la operación.

Al final, el 18 de abril, el comité se decidió por un ataque frontal. El nombre clave elegido para la operación fue *Rutter* ("surcador").

El papel de los canadienses

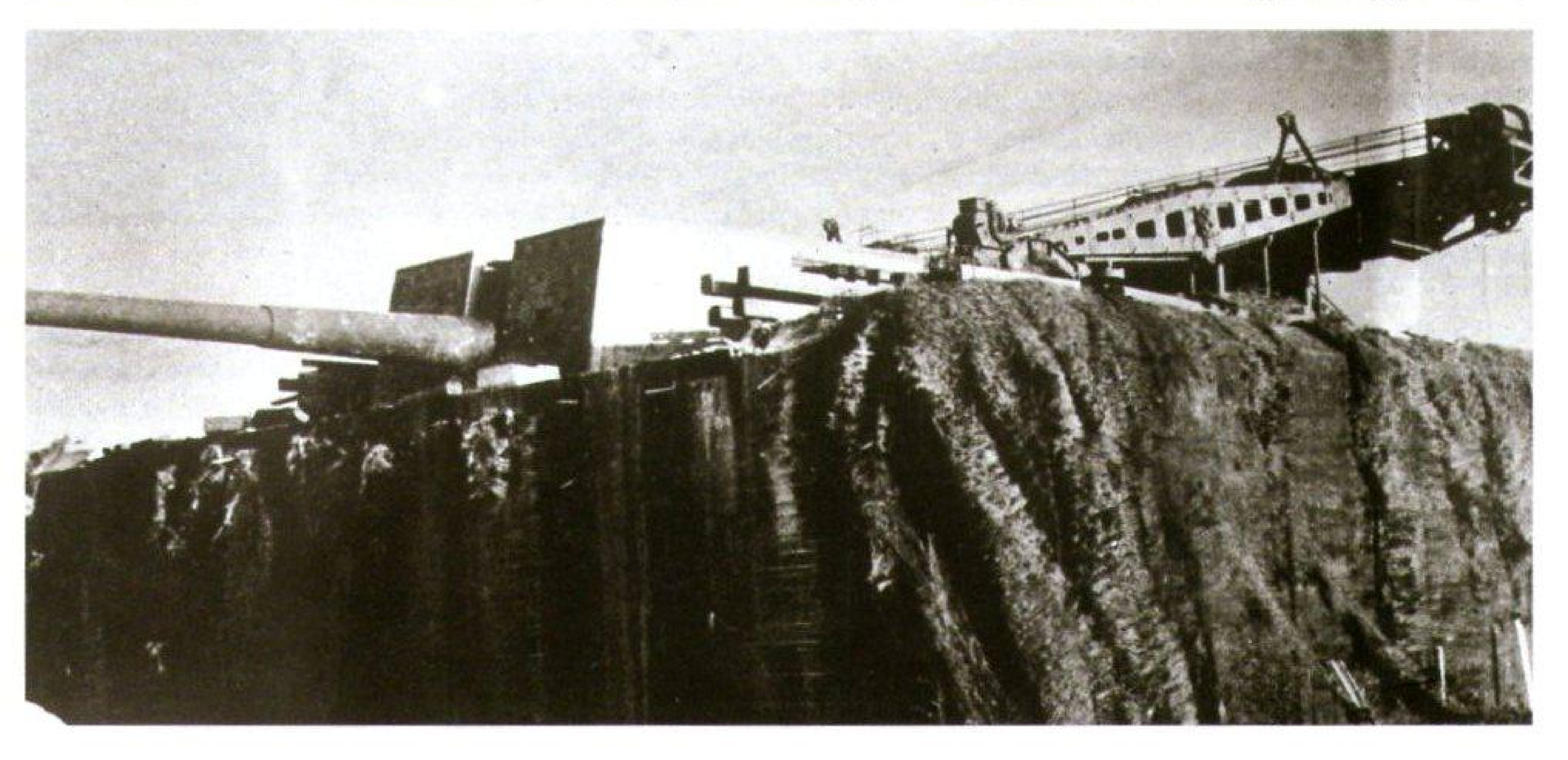
Puesto que los comandos y los *Royal Marines* (infantería de marina británica) no tenían efectivos suficientes para esta operación, comenzó un oscuro proceso para seleccionar a las tropas que debían llevarla a cabo. Por motivos políticos se escogió al 1er Cuerpo canadiense, al mando del teniente general Harry Crerar, unidad bien entrenada, pero totalmente carente de experiencia para una operación de este tipo.

A mediados de 1942 había más de 200.000 canadienses en Gran Bretaña, organizados en tres divisiones de infantería y dos acorazadas, además de brigadas de tanques y unidades de artillería pesada. Su comandante era el teniente general McNaughton. El grado de adiestramiento era muy variable y la escasez de equipos muy notoria. Inicialmente hubo serios problemas logísticos y las condiciones de alojamiento y manutención eran muy pobres.

Aunque muy voluntariosos y deseosos de luchar, los canadienses eran poco disciplinados comparados con los británicos. Bien pagados, se hicieron muy populares entre la población femenina local y eran asiduos clientes de los *pubs*. Desde su llegada en diciembre de 1939 hasta agosto de 1942, un total de 71 oficiales y más de 3.000 soldados fueron sometidos a consejo de guerra, siendo el cargo más frecuente el de abandono del servicio, seguido de desobediencia y embriaguez.

Preparativos de la operación

Los canadienses fueron incluidos en la operación el 8 de mayo, cuando los preparativos estaban muy avanzados. El mando conjunto incluía al general John H. Roberts (a cargo de la 2ª División de infantería canadiense), al vicemariscal Trafford Leigh-Mallory por la RAF



Artillería alemana de largo alcance en la Muralla del Atlántico. Las baterías eran imprescindibles en la construcción de los búnkers para protegerse contra los ataques aéreos aliados.



HMS *Lauderdale*. **Destructor de la clase Hunt, en noviembre de 1942. Carecía de la potencia de fuego necesaria para realizar un adecuado apoyo terrestre.**

y al contraalmirante Baillie-Groham por la armada. El documento oficial sobre la concepción de *Rutter* contenía un grave error desde su principio, pues estipulaba que "Dieppe no está fuertemente defendido y las playas son aptas para el desembarco de infantería, tanques y otros vehículos".

Los objetivos tácticos incluían la destrucción de las defensas enemigas y las instalaciones de radar, de gas, eléctricas y ferroviarias, la obtención de prisioneros y de documentos alemanes y la captura de 40 barcazas en el interior del puerto. Para ello se designó una fuerza compuesta por dos brigadas de tres batallones: dos batallones desembarcarían en Pourville y uno en Berneval, para neutralizar las baterías costeras y antiaéreas, con el apoyo de paracaidistas; dos batallones desembarcarían en Dieppe pasada media hora, seguidos de 30 tanques Churchill e ingenieros; otros 30 tanques y un batallón de infantería permanecerían en reserva. Las tropas reembarcarían desde la playa o desde el puerto.

Dadas las condiciones de luna y mareas, se estableció como fecha la semana del 21 de junio. Como apoyo naval se designaron cuatro destructores de la clase "Hunt", armados con cuatro cañones de cuatro pulgadas, potencia de fuego bastante escasa. El primer lord del almirantazgo, sir Dudley Pund, por miedo a la *Luftwaffe*, se negó rotundamente a asignar un acorazado para proporcionar apoyo artillero, tras el desastre del *Prince of Wales* y el *Renown* en el Pacífico. En cambio, se consiguió la promesa de un bombardeo aéreo nocturno, afrontando el riesgo de causar elevadas bajas civiles.

Cambio de planes

El 13 de mayo se aprobó el plan definitivo y ese mismo día la 2ª División canadiense recibió la orden de traslado a la isla de Wight para comenzar un entrenamiento secreto. El 5 de junio, en el curso de una reunión del cuartel general de operaciones combinadas, en la que Montgomery estuvo presente, se tomó una de las decisiones más controvertidas de la operación. Tanto por miedo a las bajas en la población

civil, como por el temor a dejar el terreno impracticable para los tanques, se decidió suspender el bombardeo aéreo previo, uno de los factores que anteriormente se habían considerado decisivos para el éxito de un ataque frontal. En su lugar, se realizarían ataques por cazabombarderos diurnos y ataques de bombarderos sobre Boulogne para distraer la atención del enemigo.

Mountbatten no asistió a esa reunión puesto que se encontraba en Estados Unidos discutiendo la posibilidad de un segundo frente, ante la insistencia de Molotov, el enviado soviético. Volvió con la promesa de que los norteamericanos suministrarían con urgencia las necesarias unidades de desembarco y se encontró con el cambio de planes. Brooke le dijo que los responsables de *Rutter* debían tener la independencia necesaria para llevar a cabo la operación a su modo. Pero, tras varias semanas intensas, los ejercicios *Yukon* I y II, realizados en el condado inglés de Dorset, no dieron los resultados deseados. El secreto estaba comprometido y el tiempo no acompañaba, por lo que la operación *Rutter* se canceló.

FICHAS

LOS COMANDOS

El uso del término *commando* para referirse a unidades especiales procede del *afrikaans Kommando*, ya que los *bóers* sudafricanos lo utilizaron para llamar a sus fuerzas montadas, empleadas con gran éxito en su guerra contra los británicos entre 1899 y 1902. Desde 1940, la expresión adquiriría nueva popularidad.

A mediados de 1940, cuando los alemanes eran dueños y señores de la costa atlántica europea, sólo los británicos parecían resistir, aunque en una situación precaria, en medio de la campaña submarina. El 4 de junio, tras un agresivo discurso de Churchill en la Cámara de los comunes, el teniente coronel Dudley Clarke, sudafricano de nacimiento y oficial de Estado



Unidad de comandos británica.
La efectividad de los comandos ha quedado muy en entredicho, a pesar de la insistencia de la propaganda en glorificar sus acciones.

Mayor del *War Office* (Ministerio de Guerra británico), diseñó el proyecto de una fuerza de incursión que denominó *commando*. Churchill se mostró entusiasmado por la idea y el nombre. De inmediato ordenó a Clarke que organizase una fuerza para realizar una incursión a través del canal de la Mancha. Clarke ascendió a coronel y pasó a dirigir una nueva sección, el MO9. En esencia, se trataba de contraatacar y tratar de crear el caos en la Europa ocupada por los alemanes, para, así, elevar la moral del pueblo británico, que estaba en sus peores momentos.
El 24 de junio, una fuerza de 115 voluntarios pertenecientes a la recién creada 11ª Compañía independiente, realizó varias incursiones utilizando lanchas motoras en la región de Boulogne, para probar las defensas alemanas y capturar prisioneros. Distribuidos en cuatro grupos, sólo lograron matar a dos alemanes; el propio Clarke perdió una oreja por un disparo de uno de sus hombres. La segunda incursión, contra una instalación en la isla de Guernesey, fue aún peor. Aunque la prensa las divulgó como si se tratase de grandes victorias, estaba claro que este tipo de operaciones requería otra estructura.
A finales de julio se creó el Departamento de Operaciones Combinadas, al mando del almirante sir Roger Keyes. Meses después, ya se había creado una brigada de servicios especiales, formada por cinco batallones, cada uno con dos compañías. Oficialmente creadas como unidades defensivas ante la inminente invasión alemana, una vez conjurada esta, en marzo de 1941, la brigada se reorganizó. Contaba con 11 comandos, cada uno con seis secciones. Cada sección estaba compuesta por tres oficiales y 62 hombres, y podía transportarse en dos de las nuevas LCA (*Landing Craft Assault*, lanchas de desembarco para el asalto). Aunque el nombre oficial de dichas unidades era "Servicios Especiales", todo el mundo siguió denominándolas comandos.
Sus integrantes eran voluntarios que pasaban un severo programa de selección. Se esperaba de ellos que mostrasen independencia e iniciativa, así como una gran preparación física y un excelente manejo de varios tipos de armas. Debían saber utilizar el código Morse, leer un mapa y utilizar la brújula, así como conducir vehículos y lanchas. Se prestó especial cuidado a la preparación física, de tal forma que pudiesen realizar largas marchas con el equipo completo, aprendiesen técnicas básicas de escalada, fuesen buenos nadadores y conociesen técnicas básicas de combate sin armas. También debían aprender nociones de primeros auxilios y técnicas de supervivencia. Se potenciaba la agresividad, el compañerismo y la iniciativa. Aquellos que no completasen el duro proceso de selección y entrenamiento, serían devueltos a sus unidades de origen. Los oficiales de alto rango nunca vieron con buenos ojos a estas unidades, pues las consideraban un drenaje de buenos oficiales y soldados.
A lo largo de 1941 tuvieron lugar varias incursiones, sin éxitos destacables, salvo la que se lanzó sobre las islas Lofoten, en la costa norte de Noruega, en marzo de ese año. En octubre, Keyes fue reemplazado como jefe de operaciones combinadas por lord Mountbatten, decidido a acabar con las incursiones a pequeña escala. Para ello, apoyó la creación de los *Royal Marine Commandos* y trasladó los centros de instrucción a Achnacarry, en las Highlands (tierras altas) escocesas. Una de sus primeras acciones obtuvo un sonoro éxito, contra Vaagso y Maaloy, en Noruega. También realizaron incursiones con mayor o menor fortuna en el Mediterráneo, pero las grandes operaciones de comandos tendrían lugar en 1942, como la de Saint Nazaire. Tras el desembarco de Normandía, diversas unidades de comandos operarían en Europa, como unidades especializadas de infantería. *[J.V.]*



Pistola ametralladora británica Sten. **A pesar de que era un arma tosca y fea, resultaba simple de fabricar y manejar. Se convirtió en un ícono de los comandos.**

LAS OPERACIONES DE COMANDOS CONTRA EL CONTINENTE

Las unidades de comandos se crearon para hostigar a las fuerzas de ocupación alemanas y elevar la moral de la población. Con el paso del tiempo, sus misiones se volvieron más ambiciosas.

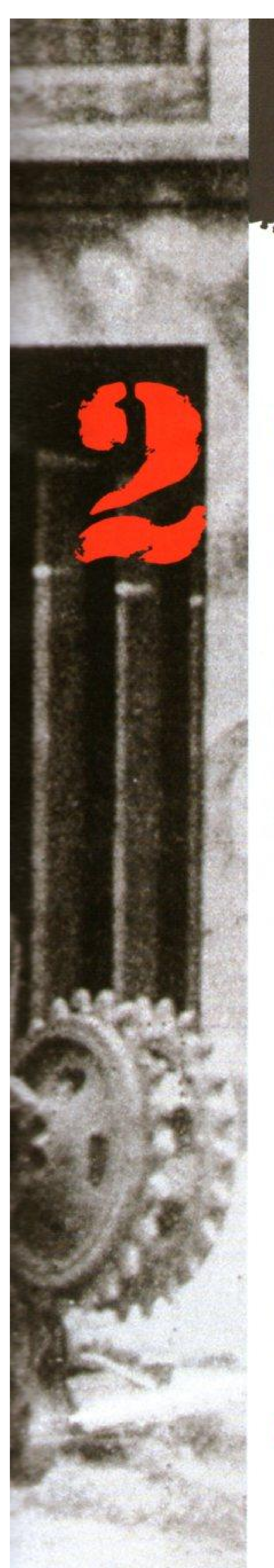


Originalmente, el equipo de los comandos no tenía nada de extraordinario y se diferenciaba poco de la infantería convencional.



Tenían una mayor proporción de armas automáticas, como los subfusiles Thompson o Sten, y ametralladoras ligeras de todo tipo (Bren, Lewis, etc.).
Estaban entrenados para el combate cuerpo a cuerpo y utilizaban una gran variedad de armas blancas para ello.
Demostraron más iniciativa individual que las unidades convencionales y mayor agresividad, especialmente entre los oficiales más jóvenes.
Sark
Guernsey
Bruneval
París
FRANCIA
Estuario del Gironda
OPERACIÓN FRANKTON
El submarino HMS *Tuna* dejó a 10 comandos en cinco canoas a la entrada del estuario en la noche del 7 de diciembre.
Tras la primera noche sólo proseguían dos canoas. Remaban por la noche y se ocultaban durante el día, hacia el puerto de Burdeos.
En la quinta noche llegaron a su destino y colocaron explosivos en cinco barcos, que resultaron gravemente dañados.
Sólo dos de los comandos lograron volver al Reino Unido, con ayuda de la resistencia, a través de Gibraltar. Los otros ocho perecieron en la misión.
COMANDOS


6
BER
6



Gonzalo Naya Folgoso

2 OPERACIÓN 'JUBILEE', UN DESEMBARCO EN GRAN ESCALA

Tras la cancelación de la operación *Rutter*, tanto Churchill como Mountbatten estaban convencidos de la necesidad de retomar la acción contra Dieppe, tanto por motivos políticos como por la conveniencia de realizar un "ensayo" de desembarco en gran escala. Mountbatten pensaba que, aun cuando los alemanes hubieran tenido noticias de *Rutter*, nunca imaginarían que nuevamente el objetivo sería Dieppe. El plan se organizó para mediados de agosto de 1942, con un nuevo nombre clave: *Jubilee* (jubileo).

Un secreto a voces

En un intento por preservar la sorpresa, se dispuso que, en la medida de lo posible, todas las órdenes fuesen verbales. No obstante, ya era un secreto a voces. Existen muchos testimonios de sobrevivientes que comentan que, tras la cancelación de *Rutter*, sus amigos les preguntaban si volverían a atacar Dieppe. Incluso en Escocia, en Achnacarry, lugar de entrenamiento de los comandos, la población local hablaba del inminente desembarco en Dieppe.

Para *Jubilee* se realizaron varios cambios de importancia. Se canceló el lanzamiento de paracaidistas en los flancos, que fue sustituido por desembarcos de comandos.

Uno de los escasos blindados Churchill que logró superar la playa y penetrar en las primeras calles de Dieppe, donde quedó rápidamente fuera de combate.

Se escogió al Comando 3, al mando del teniente coronel Durnford-Slater, y al número 4, al mando del teniente coronel Simon Fraser, lord Lovat, veterano de la exitosa incursión de Vaagso y Maaloy, en Noruega.

A la operación se sumó un grupo de 50 *rangers* norteamericanos, 6 oficiales y 44 soldados, para que adquiriesen experiencia en combate. Para minimizar las pérdidas en caso de ataque aéreo, se tomó la decisión de embarcar a las tropas que llevarían a cabo el asalto en diferentes puertos y que varias unidades de infantería hicieran la travesía ya embarcadas en las lanchas de asalto con las que tomarían tierra. Esa sería una experiencia que muy pocos olvidarían. Para un soldado de infantería, navegar durante más de 70 millas en una lancha de desembarco, cruzando las corrientes del canal de la Mancha, suponía, en el mejor de los casos, un extraordinario mareo.

El papel de la RAF

El comandante de las unidades aéreas era el vicemariscal del aire Leigh-Mallory. El mando de las unidades navales recaía en John Hughes-Hallet, que había planeado la exitosa, aunque costosa, incursión de Saint Nazaire en marzo del mismo año. Leigh-Mallory descartó desde el principio el bombardeo aéreo masivo previo al desembarco, por varias razones. La primera, aunque no la más importante, era que creía que alertaría al enemigo. En segundo lugar, consideraba que la destrucción de un gran número de edificios dificultaría la progresión de los atacantes hacia el interior de la ciudad, especialmente los tanques. Tampoco deseaba causar grandes bajas entre la población civil.

Como alternativa, propuso bombardeos de diversión sobre los aeródromos del norte de Francia y ataques selectivos sobre las defensas de la playa por parte de aviones Hurricane, armados con cañones de 20 mm y bombas de 250 libras. Como resultado de todo esto, el inicialmente previsto bombardeo aéreo y naval masivo que destrozaría las defensas alemanas, había sido sustituido por ataques de cazabombarderos y por bombardeos selectivos por parte de pequeños destructores.

La RAF siempre tuvo dos objetivos claros en *Jubilee*. Proporcionar apoyo aéreo, y reducir la capacidad defensiva de los alemanes. Pero Leigh-Mallory ideó un tercer objetivo, el de atraer a la *Luftwaffe* a una gran batalla de desgaste, con la finalidad de desangrarla. Para ello, reunió un total de 68 escuadrones, algo nunca visto ni en la batalla de Inglaterra dos años antes. Con un poco de suerte, podrían asestar un golpe devastador a la aviación alemana.

El plan de desembarco

A principios de agosto de 1942, el plan estaba totalmente detallado y la operación dispuesta para el 18 y el 19 del mismo mes, que eran los días con las condiciones atmosféricas y de marea ideales. Se realizarían ocho desembarcos a lo largo de un frente de 16 km. En el extremo oriental el Comando 3 atacaría el blanco designado como batería Goebbels, desembarcando en Berneval y Belleville-sur-mer, Playas Amarilla 1 y 2. La población de Puys, junto a Dieppe y designada como Playa Azul, era objetivo del *Royal Regiment of Canada*, que debía tomar y consolidar los acantilados que dominaban la playa y el puerto de Dieppe, destruyendo una batería denominada Rommel.

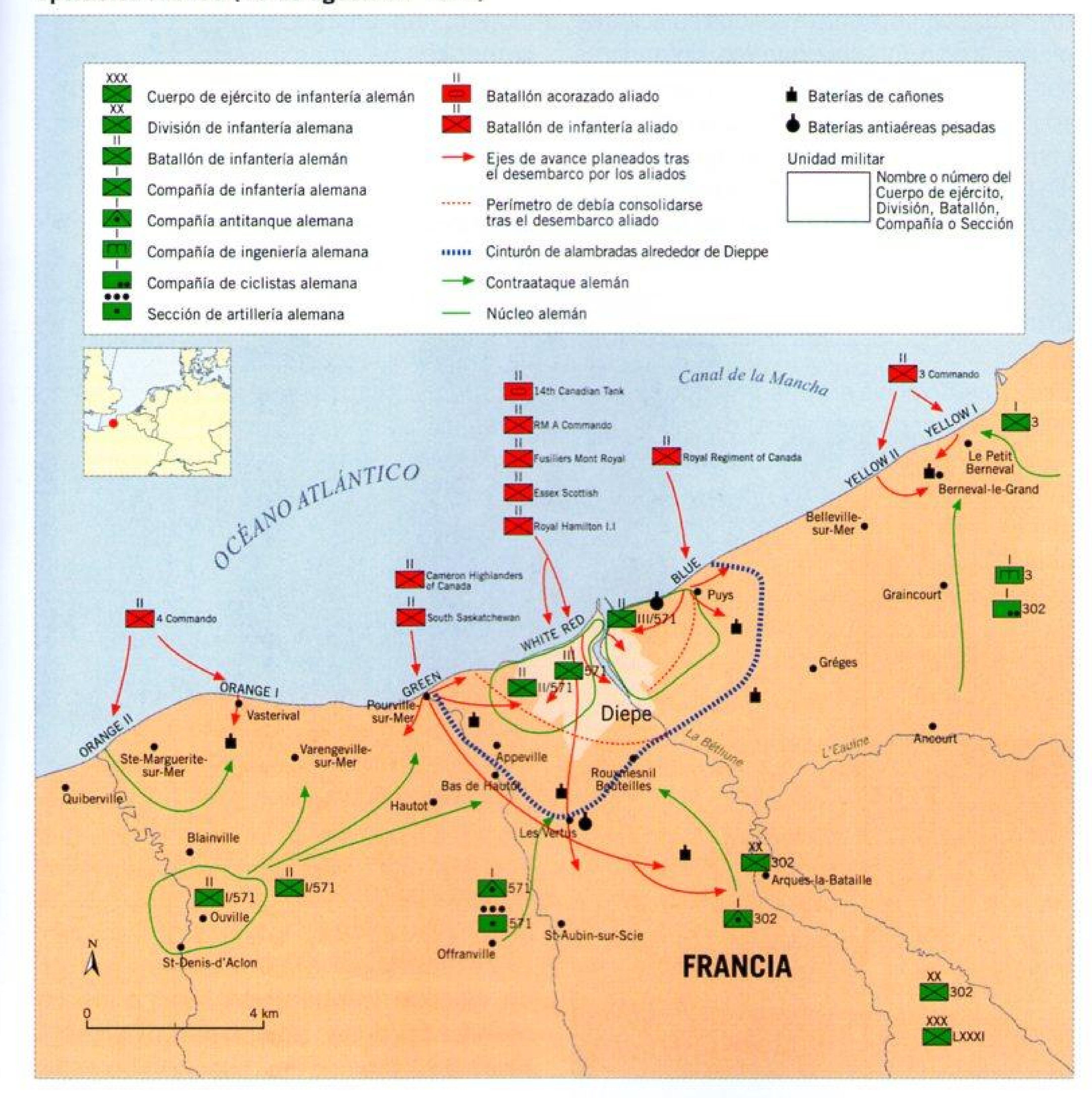
La playa de Dieppe se dividió en dos sectores. En la Playa Roja desembarcaría el *Essex Scottish* y en la Blanca, a la altura del casino, el *Royal Hamilton Light Infantry*, seguidos en una segunda oleada por los tanques y los ingenieros. Los *Fusiliers Mount Royal* desembarcarían después para permanecer como reserva. El objetivo era tomar la ciudad y ayudar a la captura de las barcazas del interior del puerto. Al oeste de Dieppe, en la boca del río Scie, estaba el siguiente objetivo, Pourville, Playa Verde, donde desembarcaría el *South Sas-*

Avión británico Wellington

Este bimotor del *Coastal Command* lleva un carenado en la proa para albergar el radar.



Operación *Jubilee* (19 de agosto de 1942)



katchewan, seguido de los *Cameron Highlanders*, para capturar el aeródromo de St. Aubin y el cuartel general alemán de Arques. En el extremo occidental se encontraba la Playa Naranja 1 y 2, en Varengeville y Quiberville, donde desembarcaría el Comando 4 para atacar la batería denominada Hess.

Los ataques sobre los flancos tendrían lugar justo antes del amanecer y basarían su éxito en la sorpresa y la velocidad para lograr sus objetivos. Media hora más tarde, a las 05:20 h, tendría lugar el asalto principal sobre la misma playa de Dieppe, ya con la luz suficiente para que el imprescindible apoyo aéreo pudiera hacerse efectivo.

Un escaso apoyo naval

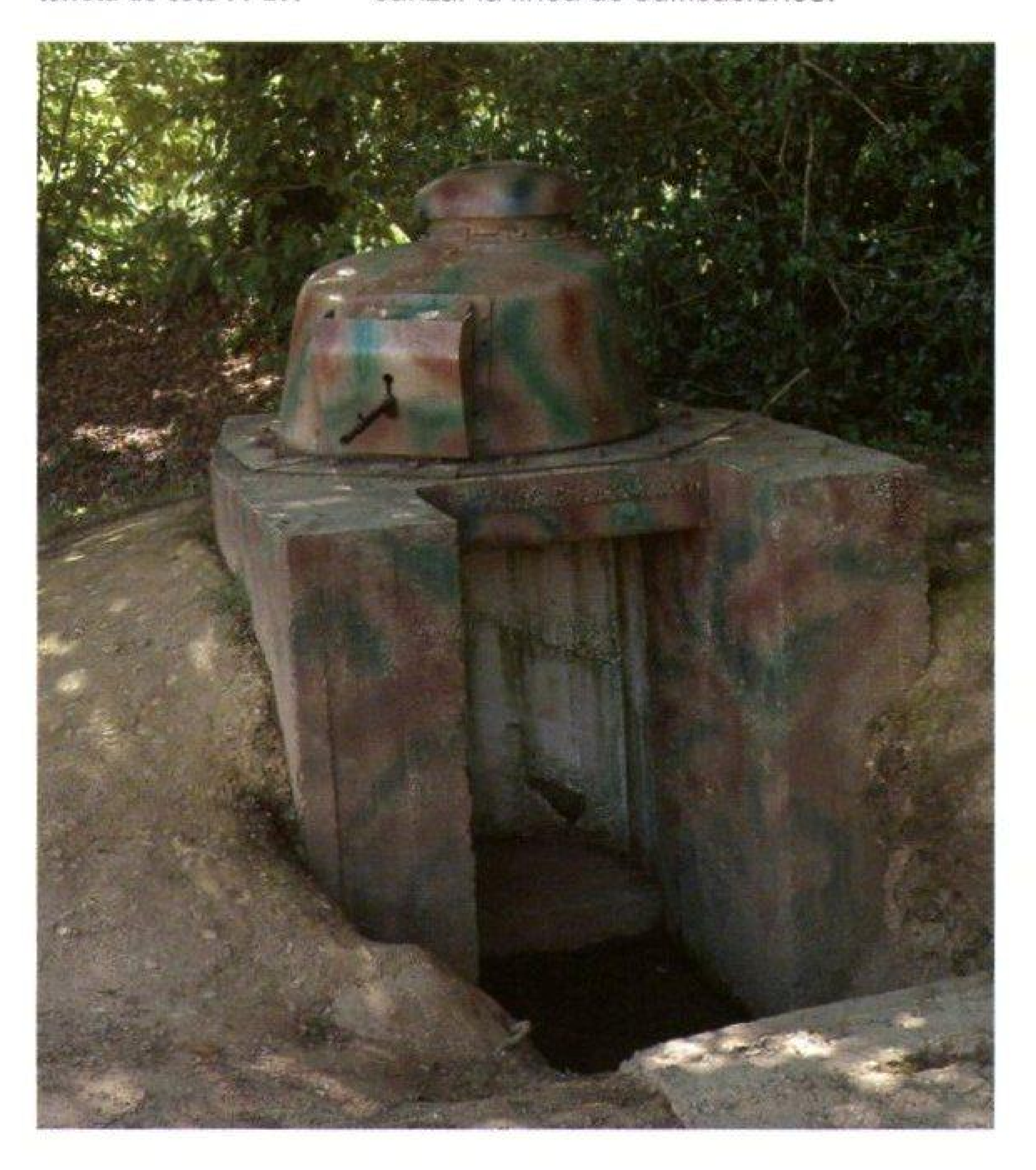
El apoyo artillero se completaría con cuatro destructores y un cañonero durante la etapa de aproximación; una vez realizado el desembarco, se encargarían de atacar las posiciones de los flancos que aún no hubiesen sido neutralizadas mediante el bombardeo inicial. De las 237 embarcaciones que tomarían parte en la operación, la mayoría eran unidades ligeras y de pequeño porte.

Los destructores sólo contaban con piezas de 102 mm, mientras que el resto de las unidades estaban artilladas con piezas de 20 mm, 40 mm y, como mucho, de 76,2 mm.

Poco podían hacer frente a defensas de hormigón e, incluso, frente a sólidos edificios de piedra, salvo intentar que los defensores "agachasen la cabeza". Pero el Almirantazgo sentía terror ante la posibilidad de perder un acorazado, que era lo que realmente hacía falta como apoyo naval, debido a los ataques de la *Luftwaffe* y se negó en redondo a proporcionar este tipo de unidades.

Excesivo optimismo

Un elemento clave del desembarco lo constituían los ingenieros de asalto o zapadores, cuya misión era la de abrir el camino de los tanques en la traicionera playa de gruesos guijarros. Al mando del comandante Bert Sucharov, era un grupo de 94 hombres cargados de explosivos y dispositivos de todo tipo para neutralizar las defensas sobre la playa y hacer que los tanques pudiesen alcanzar la línea de edificaciones.



Tanques franceses capturados. Partes de algunos blindados fueron transformados por los alemanes en fortificaciones precarias, como la torreta de este FT 17.

Se cuidaron con esmero las comunicaciones, duplicando sistemas y llegando a contar con palomas mensajeras por si todo fallara. Los zapadores debían llevar a cabo, además, un programa de destrucciones selectivas de las instalaciones portuarias, vías de ferrocarril, comunicaciones, una fábrica de gas y diversas instalaciones productoras de energía eléctrica.

En conjunto, el plan de ataque estaba tan minuciosamente detallado que todo parecía sencillo si se cumplían las premisas de desembarcar en el momento y el lugar adecuados. No obstante, carecía de la necesaria flexibilidad que una operación anfibia necesita, pues el caos es la norma en este tipo de acciones. Una pequeña desviación sobre el plan previsto desbarataría el rígido horario establecido. No se contemplaban alternativas para hacer frente a tal tipo de eventualidades. En general, había una atmósfera de excesivo optimismo y, con ello, de relajación de las normas de seguridad, en teoría tan estrictas. De este modo, en los días anteriores al ataque, se fue ampliando el círculo de personas que tenían conocimiento de la operación y las filtraciones en las localidades donde las tropas estaban acuarteladas fueron inevitables.

En la mañana del 18 de agosto, la orden de ejecutar la operación llegó a los comandantes de las unidades. *Jubilee* estaba en marcha.

El dispositivo de defensa alemán

El sector de Dieppe era responsabilidad del 15° Ejército alemán, al mando del coronel-general Curt Haase, a su vez bajo el mando de von Runstedt. La unidad directamente responsable de Dieppe era la 302ª División de infantería, perteneciente al 81° Cuerpo de Ejército. Su jefe era el comandante-general Conrad Haase. El cuartel general divisionario estaba en Envermeu, a 15 km de Dieppe. La inteligencia aliada creía que la defensa estaba a cargo de la División 110ª, con cuartel general en Arques, uno de los objetivos. En total, esta unidad



cubría un frente de más de 80 km a ambos lados de la ciudad, así como todo el terreno interior circundante.

Las tropas que componían la división eran de segunda categoría. Incluso los 2.500 hombres de reemplazo, que habían llegado a principios de agosto, tenían un grado de instrucción tal que aún no reconocían las insignias de grado. Una parte importante la componían "alemanes étnicos", recientemente incorporados al ejército provenientes de los países conquistados. Un dato ilustrativo es que, de los cuatro prisioneros capturados por los aliados en Dieppe, tres provenían de Polonia y uno de ellos había sido rechazado para el servicio en su país de origen debido a su mala salud. La moral y la disciplina eran, en general, bajas. El armamento también era de lo más variopinto, con los consiguientes problemas logísticos.

Las fortificaciones de Dieppe

Como contrapartida, los alemanes habían fortificado la ciudad y sus aledaños lo mejor que habían podido. Un desembarco sólo podría tener lugar en los sectores donde no había acantilado, que no eran muchos, y las defensas se concentraron en esos puntos. Las playas se llenaron de alambradas y minas, y estas defensas fueron cubiertas con ametralladoras emplazadas en búnkers bien situados y camuflados. En el propio sector de Dieppe había dos baterías costeras pesadas y varias me-

La playa de Dieppe tras la batalla. **Un tanque Churchill fuera de combate y una lancha de desembarco de blindados en llamas son mudos testigos del desastre.**



Mariscal Gerd von Rundstedt. Uno de los más capaces comandantes alemanes, examina con Hitler un mapa de las operaciones de defensa de la costa francesa.

dianas, de campaña, emplazadas alrededor de la ciudad.

El frente de mar se fortificó con búnkers y puestos de ametralladoras. Los accesos a la ciudad desde el paseo se bloquearon con barreras de hormigón y un viejo tanque francés FT 17 fue convertido en un fortín en el extremo del muelle, al rodearlo de hormigón, flanqueando la playa. El casino se fortificó con posiciones de ametralladoras y cañones checos de 4,7 cm. El castillo constituía, en sí mismo, un elemento formidable del sistema defensivo. Las cuevas de los acantilados que rodeaban la playa también se convirtieron en nidos de ametralladoras. Las playas principales no fueron minadas, pero sí lo fueron las salidas de las playas de los alrededores.

La guarnición alemana

En total, la guarnición alemana de la ciudad de Dieppe la constituían unos 1.500 hombres. La defensa de la playa estaba asignada a la 7ª Compañía del 571° Regimiento, con 150 hombres. Además, contaba con varias piezas de 3,7 cm antitanque, ya obsoletas en esa época. El boulevard estaba cubierto por pequeños búnkers con ametralladoras, interconectados por trincheras. Varios morteros estaban emplazados para cubrir la playa, con los alcances previamente establecidos y un eficaz plan de fuego muy ensayado.

Los alrededores tenían una guarnición más débil aún. Por ejemplo, Puys contaba sólo con unos 50 hombres y Berneval no disponía de una asignación permanente. Las baterías costeras se encontraban fuera del perímetro defensivo y no contaban con guarnición propia. Había planes para trasladar la 813ª Batería dentro del perímetro defensivo, pero no se había hecho nada aún el 19 de agosto. También se había comenzado a demoler el casino, que era un punto obvio de ataque y obstruía sectores de tiro a los defensores, pero se estaba haciendo a un ritmo muy lento.

La convivencia con la población local era, en general, muy buena y el ambiente distendido. Era un problema el mantener a las tropas en estado de alerta. No obstante, Curt Haase, veterano de la Primera Guerra Mundial, era un comandante competente y motivado y, dados los continuos rumores de incursiones, estaba inmerso en un programa de ejercicios continuos que pronto rendirían dividendos.

El 18 de agosto, las condiciones meteorológicas hacían "posible" un desembarco y las tropas estaban en un grado de aler-

SAINT-NAZAIRE: EL MAYOR RAID

El ataque sobre el puerto de Saint-Nazaire, en la Bretaña, con el objeto de poner fuera de combate el único dique seco capaz de albergar al Tirpitz en la fachada atlántica, fue una acción extraordinariamente temeraria que logró un éxito casi total.



HMS *Campbelltown*

Buque de asalto reconvertido a partir de un destructor Flush Deck norteamericano, el *Buchanan*.

- Desplazamiento: **1.200 t**
- Dotación original: **110 hombres**
- Armamento: **4 cañones de 102 mm, 1 cañón de 76 mm y numerosas ametralladoras de 7,7 mm**
- Velocidad: **34 nudos**

26 de marzo

La fuerza de asalto salió de Falmouth a bordo de 14 lanchas rápidas y el *Campbelltown*, escoltados por dos destructores y una lancha cañonera. No fueron detectados por los alemanes.

28 de marzo madrugada

Con el factor sorpresa de su parte, la flotilla llegó a su destino y los comandos desembarcaron en los muelles exteriores, en medio de una gran confusión.

28 de marzo - 01:35 h

El *Campbelltown*, a 19 nudos, embistió las compuertas del dique seco y quedó detenido, sin haber podido destruirlas. Pero llevaba un gran cargamento de explosivos en la proa. Tras haber conseguido neutralizar algunas posiciones antiaéreas y búnkers, los comandos se encontraron en medio de un violento cotraataque alemán.

28 de marzo por la mañana

Ante la sorpresa de los alemanes, la proa del destructor voló, destrozando las compuertas del dique y provocando numerosas víctimas militares y civiles. El objetivo había sido logrado.

Fuerza de asalto

Comando 2
18 grupos de demolición escogidos entre los hombres de otros comandos.

Objetivo

Destruir las compuertas del dique seco de Saint-Nazaire para que no pudiera albergar al Tirpitz.

Pérdidas

Más de 800 comandos perecieron o fueron hechos prisioneros. Muchas de las lanchas también resultaron destruidas.



Perdidos antes de empezar la batalla. Algunos soldados canadienses no lograron salir de la playa, y se perdieron muchas embarcaciones de desembarco.

ta intermedio, preparadas para la acción. Incluso en Puys se programaron ejercicios anti-invasión durante esa noche.

Los británicos inician el cruce del canal

El embarque de las tropas aliadas tuvo lugar en medio de bastante confusión, tanto en los puertos como en los propios barcos. Algunas unidades, como los *Camerons* y el Comando 3, embarcaron directamente en las LCP (*Landing Craft Personnel*, lanchas de desembarco de personal). Conocidas como "Eurekas", se trataba de embarcaciones de madera con capacidad para 25 hombres. La mayor parte de las tropas embarcaron en varios *ferries* (trasbordadores) adaptados. En total, la fuerza asaltante estaba compuesta por 6.106 hombres. Varios periodistas se unieron a la expedición.

Los destructores destinados para el apoyo artillero eran del tipo "Hunt", de 900 toneladas, bastante inadecuados para ello. Disponían sólo de cuatro piezas de cuatro pulgadas en dos torres dobles, piezas que no tenían la suficiente potencia para enfrentarse a fortificaciones. Sesenta y tres escuadrones de la RAF proporcionarían apoyo aéreo.

Debido a los diferentes horarios de desembarco y la diferencia de velocidades, se formaron trece grupos distintos para la navegación. El *Princess Astrid* fue el primero en partir de Portsmouth, en el sur de Inglaterra, a las 21:10 h. A lo largo de las dos horas siguientes, el resto de las embarcaciones partió de sus bases hacia el punto de encuentro, en las oscuras aguas del canal de la Mancha. A las 03:00 del día 19 se llegó al "punto de no retorno".



EL FRENTE INTERNO BRITÁNICO

El Reino Unido no había entrado en la guerra totalmente desprevenido, a pesar de los intentos de sus gobiernos de apaciguar a Hitler. Ya desde 1936 se construyeron varios establecimientos industriales "fantasma", que podían transformarse para la producción militar, y se construyeron 27 nuevas fábricas de armamento. En abril de 1939 se introdujo el reclutamiento limitado, aunque en modo alguno el ejército estaba preparado en septiembre.
Ni los bombardeos de la batalla de Inglaterra ni los ataques con las bombas voladoras lograron provocar el colapso moral de la población y, si acaso, la fortalecieron. Pero el traslado de los niños al comienzo de la guerra formó parte de un proceso social provocado por la guerra, como fue la erosión de la estructura tradicional de clases de Gran Bretaña y de las divisiones regionales del país. Se incidía en que las medidas adoptadas para mantener la moral eran para un futuro mejor. La movilización de las mujeres, la gestión centralizada de la mano de obra bajo el control directo del Ministerio de Trabajo, a cuyo cargo estaba un antiguo líder sindical, y la llegada masiva de soldados canadienses y estadounidenses, crearon un clima propicio para que se llevaran a cabo reformas sociales y económicas. Entre otras consecuencias directas, se propuso un sistema de seguridad social, basado en los informes al Parlamento del ministro de Trabajo William Beveridge, y se reformó la educación.

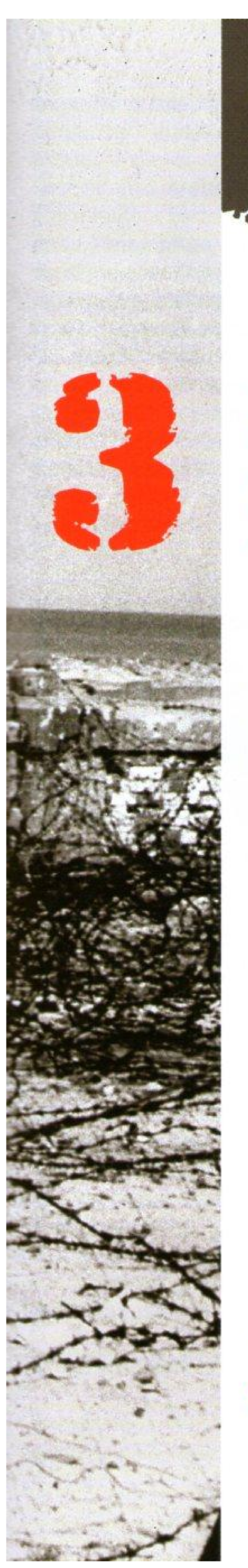


Las mujeres británicas participaron activamente en el esfuerzo de guerra. Integrantes de la *Mixed Heavy A.A. Batery*, desfilan aquí ante la reina María de Inglaterra.

Los partidos políticos acordaron una tregua electoral mientras durase la guerra, aunque en las elecciones parciales el descontento existente hizo que saliesen elegidos candidatos independientes. A finales de 1941 se movilizó totalmente al país para mantener el esfuerzo de guerra.
La *National Service Act* ("ley de servicio nacional") reclutó a todos los hombres de entre 18 y 50 años y a las mujeres de entre 20 y 30, para fines militares o laborales.
Gran Bretaña acabaría la guerra agotada. El racionamiento había sido masivo y los recursos de la nación se habían acabado. Los efectos de los bombardeos tardarían años en repararse, a pesar de las intenciones del país de presentarse como una potencia vencedora ante el mundo. De hecho, una de las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial fue la pérdida de gran parte del imperio colonial británico.
Aunque la guerra no provocó un conflicto interno, generó el deseo y la determinación de llevar a cabo una amplia reforma y de rechazar el pasado, especialmente los años de la "Gran Depresión". Ello llevó a una aplastante victoria laborista en las elecciones de junio de 1945 y la despedida de Churchill del poder en el momento de la victoria. Este hecho causó asombro en el resto del mundo, pero no hacía sino reflejar el cambio social que se estaba operando y el descontento reinante en Gran Bretaña. *[J.V.]*



Gonzalo Naya Folgoso



3 EL ASALTO A LAS PLAYAS AZUL, VERDE, ROJA Y BLANCA

El desembarco en Dieppe constituyó el primer asalto a una playa fortificada emprendido por los aliados en Europa en el curso de la guerra. Se iba a convertir en una experiencia traumática para sus tropas, pero de ella se iban a extraer importantes conclusiones que habrían de ejercer una gran influencia en el diseño de operaciones posteriores.

Como un apoyo imprescindible para el ataque se llevaron a cabo dos incursiones, casi simultáneas, sobre las baterías costeras que se encontraban flanqueando la playa, las denominadas Goebbels, cuatro cañones de 10,5 cm y tres de 17 cm, y Hess, en Varengeville, con cañones de 15 cm. La primera fue el objetivo del Comando 3, que no tuvo éxito. La segunda fue atacada por el Comando 4, al mando de lord Lovat, que logró un éxito espectacular, el único de toda la operación.

Los siguientes desembarcos tuvieron lugar más o menos simultáneamente.

Playa Azul

La Playa Azul, situada en la localidad de Puys, era el punto de desembarco del *Royal Regiment of Canada*. Su objetivo era la misma Puys, los acantilados que dominaban el este de Dieppe y las defensas costeras que albergaban la denominada batería Rommel, además de una batería antiaérea cercana. Si era posible, ayudarían a los ingenieros a destruir la fábrica de gas situada en el interior. Además, debían desmontarles unas nuevas ópticas que se suponía que estaban instalando, para estudiarlas en el Reino Unido. Los defensores no llegaban al centenar, pero la playa estaba dominada por un acantilado vertical cuya única salida era un estrecho sendero, bloqueado por una espesa alambrada y cubierto por varios búnkers con ametralladoras.

Esta parte de la operación era clave para el desembarco en Dieppe y no presentaba ninguna alternativa. Si el *Royal Regiment of Canada* no lograba sus objetivos, la playa de Dieppe se convertiría en una carnicería y *Jubilee* sería un fracaso.

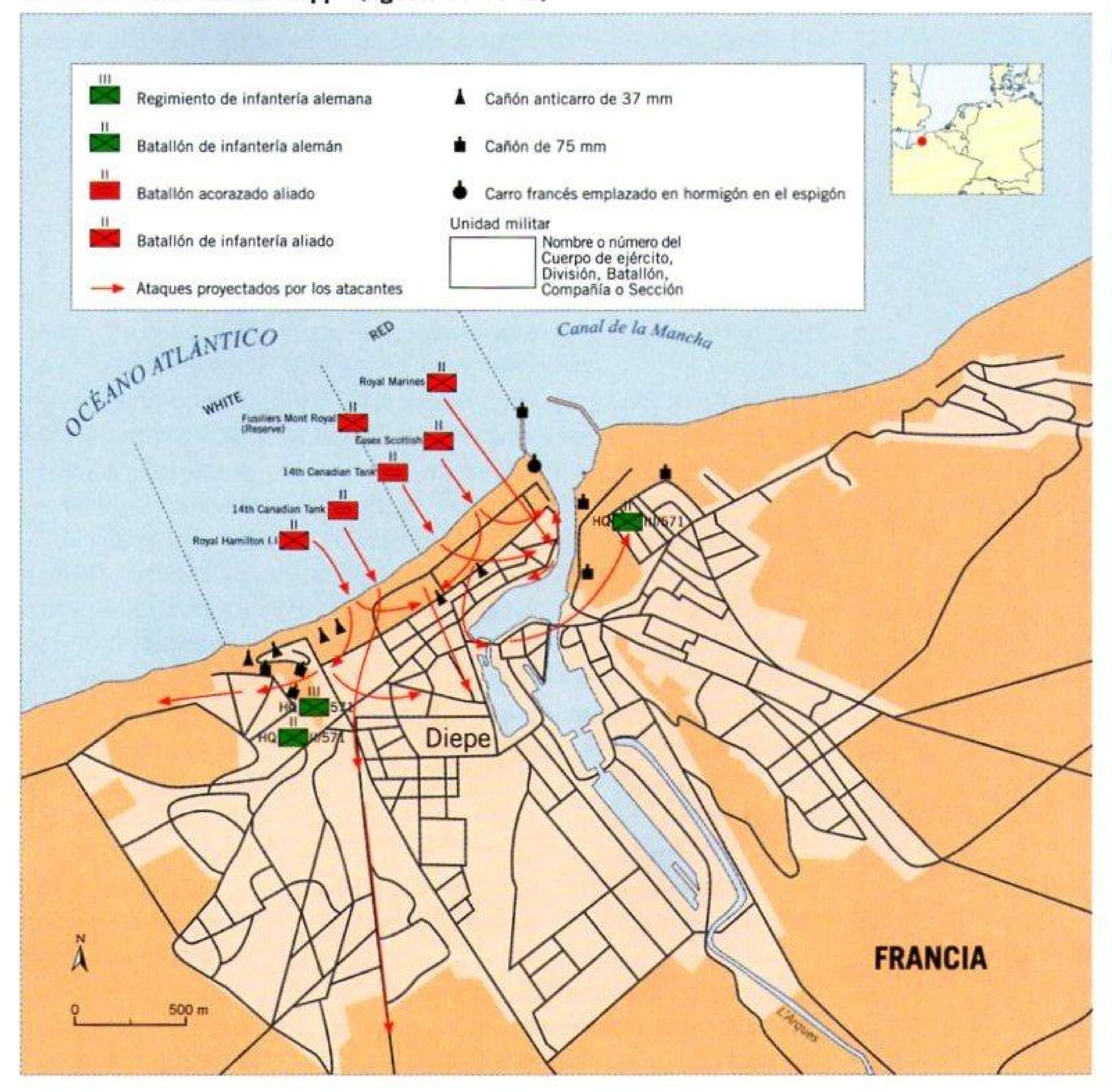
Ningún tanque desembarcado logró volver. Detrás de las alambradas de púas se aprecia un blindado británico incapaz de salir de la playa.

El regimiento estaba al mando del teniente coronel Douglas Catto, que se había incorporado recientemente, y se componía de 554 hombres, de ellos 26 oficiales. Asimismo incluía elementos de la artillería canadiense, pertenecientes al 3ª *Light Anti-Aircraft Regiment* y al 4° *Field Regiment*. Su objetivo, más que optimista, era utilizar los cañones capturados contra los propios alemanes en la posición denominada Bismarck, con seis piezas de 8,8 cm, y capturar nuevas piezas antiaéreas alemanas y sus ópticas, para estudiarlas en Inglaterra. Además, dada la gran variedad de misiones y el escaso número de efectivos, se le había asignado una compañía del *Black Watch of Canada*, para proteger el flanco del regimiento.

Un inicio desafortunado

Catto, un veterano de la Primera Guerra Mundial, no se hacía ilusiones sobre la posibilidad de conseguir un desembarco por sorpresa y había solicitado insistentemente un bombardeo previo para destruir, por lo menos, la alambrada. Como el reconocimiento previo no había sido capaz de descubrir la entidad de las defensas, Roberts se había negado al bombardeo, amenazando a Catto con la destitución si seguía haciendo objeciones. La única opción que

Defensas alemanas de Dieppe (agosto de 1942)



tenía Catto era lograr la más absoluta sorpresa, para que sus hombres cruzasen la expuesta playa, sobrepasasen el muro y superaran la alambrada. Durante esos largos minutos, estarían totalmente indefensos ante el fuego de los defensores, por escasos que estos fuesen. La sorpresa, la rapidez y la coordinación perfecta eran vitales, no sólo para tener éxito, sino para evitar una carnicería.

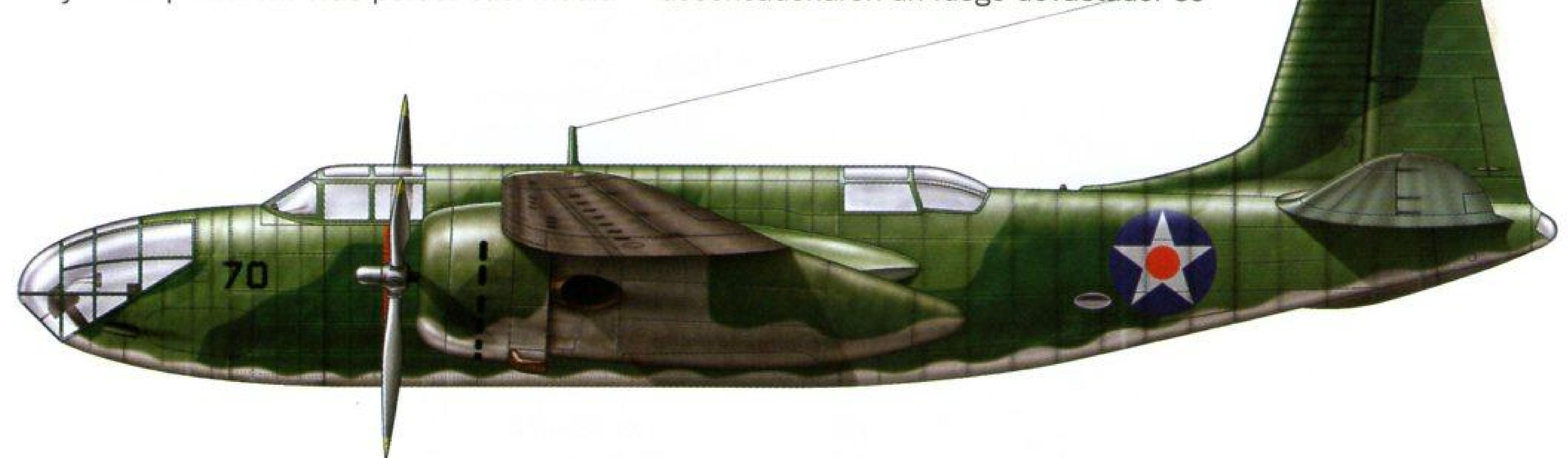
Debido a errores de navegación, el regimiento llegó a la playa con retraso y, además, lo hizo dividido en varios grupos. Inicialmente, las lanchas de desembarco habían seguido a la cañonera equivocada y se dispersaron. Tras perder casi media hora reagrupándolas, el teniente Goulding, comandante naval del grupo, decidió acelerar la marcha de las primeras y más rápidas lanchas, por lo que las más lentas LCM (*Landing Craft Mechanical*, lanchas de desembarco de vehículos) quedaron separadas. Para rematar el cúmulo de despropósitos, enfiló hacia la entrada del puerto guiándose por las luces del mismo, para después virar a babor hacia Puys, lo que sólo consiguió alertar aun más a los alemanes y soportar por más tiempo el fuego defensivo. El primer grupo llegó a la playa con 17 minutos de retraso, a las 05:07 h, dos minutos después del amanecer.

El infierno en Puys

Los escasos defensores de Puys estaban al mando del capitán Richard Schnösenberg, que había preparado un intenso programa de adiestramiento. En ese momento, estaban realizando un ejercicio nocturno. Ante el ruido del combate entre las unidades navales, ordenó la alerta general a las 05:01 h. Al mando de la guarnición del propio Puys, de 60 hombres, se encontraba el alférez Willi Weber. Sus hombres se encontraban distribuidos en varias posiciones fortificadas, armados con ametralladoras que cubrían eficazmente la playa y su única salida. Los jóvenes soldados alemanes de la 3ª Compañía del 571° Regimiento iban a librar su primer combate y, bien adiestrados y dirigidos por sus oficiales, desencadenaron un fuego devastador sobre los atacantes en cuanto los tuvieron en alcance eficaz.

Al bajar las rampas de desembarco, las ametralladoras acribillaron a los canadienses. Escasos 40 m los separaban del muro de hormigón que cerraba la playa y podía ofrecer un ligero grado de protección; pero muy pocos de los que saltaron de las lanchas lo alcanzaron: solamente 15 de la primera oleada de 150 hombres. En algunas lanchas, los hombres se negaron a abandonarlas, ante la violencia del fuego defensor.

A las 05:30 h llegó a la playa el resto del regimiento, que había quedado separado del primer grupo durante la aproximación, a bordo de dos LCM y cuatro lanchas más pequeñas. Las ametralladoras alemanas centraron los blancos inmediatamente y los canadienses comenzaron a caer aún antes de abandonar las embarcaciones. Al-



Bombardero medio Douglas Boston

Una de las primeras misiones de este bimotor fue la operación de Dieppe. Después su presencia sería habitual en todos los escenarios de la guerra.

gunas de ellas, ante la potencia del fuego alemán, desembarcaron a sus hombres mucho antes de lo debido, con dos metros de agua bajo los pies.

Confusión y desastre en Playa Azul

La confusión a bordo de las lanchas era enorme. Las primeras filas habían caído, muchos oficiales habían muerto, los hombres situados más atrás no sabían lo que ocurría, salvo por el ruido de las ametralladoras, morteros y los gritos de los heridos. Finalmente, el *Beachmaster* (responsable de playa), a bordo de una LCM, ante la evidencia del fracaso del desembarco, ordenó la retirada de las embarcaciones. Para empeorar las cosas, el primer mensaje que Goulding envió decía que el desembarco inicial había tenido lugar con escasas bajas y frente a muy ligera oposición.

Entre las 05:45 h y las 06:00 h llegó el resto del esparcido regimiento, con la compañía del *Black Watch* y los artilleros a bordo de cinco lanchas, que debían desembarcar cuando, desde tierra, les dieran la orden de hacerlo. Pero la orden nunca llegó. El oficial al mando de los recién llegados, el capitán Hicks, decidió desembarcar de todas formas. Lo hizo al amparo de los acantilados más cercanos a Dieppe, por lo que su unidad sufrió escasas bajas, pero quedaron aislados y sin posibilidad de contribuir al asalto de forma eficaz. Sólo podían cubrirse y esperar el desarrollo de los acontecimientos.

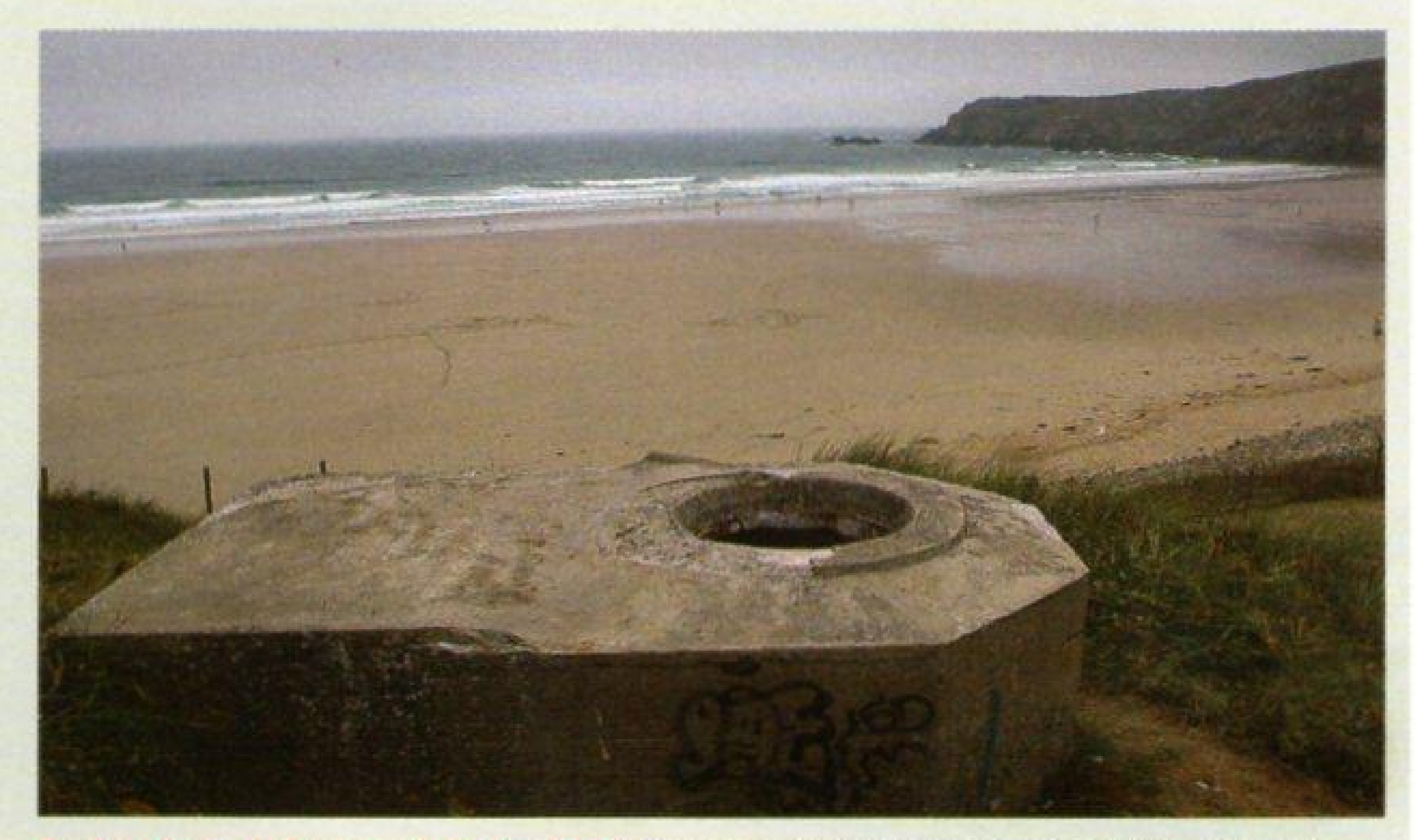
El grueso del regimiento se encontraba en una posición dramática. Estaba acorralado contra el acantilado y el muro de hormigón que cerraba la salida, sometido al fuego de ametralladoras y morteros, sin enlace por radio con el destructor que debía proporcionar apoyo artillero, con un creciente número de bajas y sin posibilidad de reembarcar bajo el nutrido fuego alemán. Tal era el descontrol, que, a las 06:20 h, Roberts recibió la noticia de que el regimiento aún no había desembarcado. La única y dudosa protección eran los pequeños contrafuertes del muro de hormigón



Antes del asalto. **En una de las fases del entrenamiento, un soldado canadiense practica el paso tras la apertura de una brecha en la alambrada de púas.**

OPERACIÓN 'FLODDEN'

El Comando 3, al mando de Durnford-Slater, en la noche del 18 al 19 de agosto de 1942, frente a la costa de Dieppe, iba a bordo de las 23 lanchas que habían combatido en el mar contra un convoy costero alemán, pero una parte del mismo logró llegar a su destino, aunque muy desorganizada y con bastantes bajas. Aunque la misión fue cancelada, siete lanchas, ignorantes de la suerte del resto, continuaron su camino. Seis lanchas, con un total de 96 comandos y seis rangers siguieron hacia la Playa Amarilla I y una *Eureka*, con 20 comandos al mando del comandante Peter Young, lo hizo hacia Amarilla II. La diminuta fuerza atacante contaba, no obstante, con un notable poder de fuego, al disponer de un mortero de dos pulgadas, uno de tres, una ametralladora Bren, además de su armamento personal. El desembarco transcurrió sin oposición y los comandos ascendieron por el barranco que desembocaba en la playa, atravesando en unos veinte minutos una espesa alambrada. Al llegar a la cima del acantilado, vieron como otras cinco lanchas llegaban a la Playa Amarilla I, con media hora de retraso. La salida de la Playa Amarilla I estaba defendida por cuatro hombres con una ametralladora, ya alertados por el combate naval que había tenido lugar previamente. En lo alto del acantilado aparecieron unos diez soldados alemanes más, que comenzaron a abrir fuego sobre las lanchas. Los comandos, sin escaleras ni explosivos, tuvieron muchas dificultades en atravesar la alambrada. Finalmente, lograron salir de la playa por un barranco situado a la izquierda, atravesando un campo de minas y la alambrada de púas. En estas maniobras, sufrieron muchas bajas por el fuego alemán. Los comandos realizaron dos tentativas de flanqueo sobre la misma, para atacarla por detrás, pero resultaron inútiles y los alemanes continuaron hostigando eficazmente a los comandos.



Restos de un *Tobruk* en la actualidad. Pequeño búnker alemán que defendía una playa francesa cubriéndola con fuego de ametralladoras, morteros o lanzallamas.

Una vez agrupados, los hombres recién desembarcados avanzaron hacia su objetivo, la batería costera de Berneval. Tras localizarla gracias a las indicaciones de la población local, lograron acercarse a distancia de tiro y comenzaron a hostigarla con las armas livianas, poco después de que seis cazas Spitfire realizasen un ataque en vuelo rasante sobre la batería. Inicialmente, los alemanes abrieron fuego con las grandes piezas sobre los comandos, pero, al carecer de la depresión suficiente, los disparos fueron ineficaces. Los comandos lograron que la batería no realizase fuego eficaz sobre los barcos en Dieppe durante una hora y media. Tras dar la alarma general a las 05:30 h, la reacción alemana fue rápida y eficaz. Young dio entonces la orden de reembarcar. Tras muchas vicisitudes, los sobrevivientes lo lograron hacia las 08:00 h. Pero los que habían desembarcado en Amarilla I no lo consiguieron y la mayor parte fueron capturados a lo largo de la mañana. El Comando 3 había sufrido más de 140 bajas sin haber cumplido su misión. *[G.N.]*

que cerraba la playa, pero el espacio entre ellos era muy limitado. Las ametralladoras centraban a cualquiera que no lograra cubrirse bien, algo que era casi imposible. El batallón estaba clavado en la playa, incapaz de avanzar o retroceder.

Hubo intentos aislados por parte de hombres valerosos de neutralizar las ametralladoras, pero todos ellos acabaron de la misma forma. Un grupo de 23 hombres, al mando del propio Catto, logró, no obstante, infiltrarse por el acantilado, hasta su cumbre. En ese momento el destructor *Garth* abrió fuego sobre los defensores, pero sólo provocó bajas entre los canadienses. Pronto fue forzado a retirarse ante la contundente respuesta de las baterías costeras. El grupo de Catto intentó abrirse paso hacia Dieppe, pero se encontró aislado y rodeado. Finalmente, varias lanchas intentaron acercarse para recoger a los hombres que pudieran nadar hasta ellas. Muy pocos lo intentaron y menos aún lo lograron.

A las 08:30 h, el *Royal Regiment of Canada* se rendía. El grupo de Catto lo hizo a las 16:20 h, muy cerca de la batería antiaérea que constituía uno de sus objetivos. Sólo dos oficiales y 63 soldados volvieron a Inglaterra; la mitad de ellos no habían llegado a desembarcar. Diez oficiales y 217 hombres murieron y 262 hombres fueron hechos prisioneros, 103 de ellos heridos. Los defensores habían sufrido dos muertos y nueve heridos. El desastre difícilmente podía haber sido peor para los canadienses.



El precio de una operación mal planificada: cadáveres de soldados canadienses en la playa, tanques inutilizados y lanchas de desembarco ardiendo al final de la batalla de Dieppe.

Playa Verde

La playa de Pourville (Playa Verde en la clave de la operación), pequeña localidad en la desembocadura del río Scie, constituía el objetivo del *South Saskatchewan*, y apenas estaba defendida. Las defensas del sector se concentraban en el interior, alrededor de una granja fortificada denominada Quatre Vents, donde se encontraba el cuartel general del Regimiento 571° alemán, una batería antiaérea y una estación de radar, ésta en lo alto de un acantilado.

El regimiento canadiense, al mando del teniente coronel Merrit, se componía inicialmente de 25 oficiales y 498 soldados, menos 17 bajas que había sufrido durante el embarque, por la explosión de una granada de mano, imprudentemente manejada. Su objetivo era asegurar la playa para que, media hora después, los *Came-*



ron Highlanders desembarcaran y avanzaran hacia el aeródromo de St. Aubin. Ambos regimientos enlazarían allí con los tanques Churchill que habrían desembarcado en la playa de Dieppe y todos reembarcarían en la ciudad.

Cada compañía tenía un objetivo específico. La B tenía que asegurar la población; la C, las lomas situadas alrededor de la misma, y las A y D atacarían las defensas de la ciudad de Dieppe, desde el interior. Un objetivo muy específico era la captura de la estación de radar para obtener piezas del gigantesco radar Freya y evaluarlas. Encargado de esta misión se encontraba el sargento de la RAF Jack Nissenthal, que tenía una escolta personal de diez hombres, con órdenes especificas de matarlo si corría el riesgo de ser capturado. Desde luego, su misión no era envidiable.

Soldado canadiense de infantería

Con el uniforme de 1937. Su aspecto era casi idéntico al de los británicos. Su arma es una pistola ametralladora Sten, aunque el fusil SMLE era más habitual. Lleva un casco Mk II. Porta cartucheras para los cargadores y una pala con mango largo. Calza botas de caña baja cubiertas con polainas.



Desembarco en lugares equivocados

El desembarco logró la sorpresa buscada. Pero las compañías de infantería fueron depositadas por las lanchas en lugares equivocados, al oeste de la desembocadura del río. La compañía C, para la que el equívoco no supuso un gran inconveniente, avanzó frente a una escasa oposición y tomó Pourville. Pero, al avanzar hacia el interior, la reacción alemana fue incrementándose y el avance se ralentizó. Algunas secciones se detuvieron totalmente tras caer el oficial al mando, incapaces el resto de los mandos de asumir la iniciativa. La compañía B tenía por objetivo Pourville y, una vez consolidado, no progresó hacia el interior y se limitó a permanecer en posición.

Las compañías A y D, desembarcadas también en el lugar equivocado, se vieron obligadas a cruzar un estrecho puente para acercarse a sus objetivos y allí fueron detenidas por el fuego alemán. Los repetidos intentos de cruzarlo acabaron con el pequeño puente sembrado de muertos y heridos. Los canadienses se agazaparon, incapaces de cruzar, asustados por el fuego alemán. Ante esta situación, se produjo una de esas acciones más propias de otras épocas, pero que resultan decisivas en esos momentos.

El jefe del batallón, Merrit, se adelantó para salvar el punto muerto en el que se encontraban. Atravesó el puente varias veces, bajo el fuego, animando a sus hombres a que lo hicieran con él, gritándoles que no había peligro en el puente. Muchos lo hicieron, aunque también muchos fueron abatidos. Finalmente, al amparo de una cortina de humo, el puesto enemigo fue silenciado con granadas de mano tras un decidido ataque por parte de una sección de canadienses, dirigidos por el propio Merrit. Por estas acciones, recibiría la preciada *Victoria Cross*, la más alta condecoración militar británica, otorgada por actos de valor frente al enemigo.

No obstante, la entidad de las defensas conforme se acercaban hacia Dieppe era ya considerable y, con la escasa munición que tenían los morteros, el avance finalmente se detuvo.

La lucha en Pourville

Los *Camerons* llegaron a la playa con media hora de retraso y desembarcaron al son de una gaita. Además de desembarcar también en el lado equivocado de la desembocadura del río, inmediatamente se vieron sometidos al fuego de artillería y ametralladoras y su primera baja fue la de su comandante, el teniente coronel Gostling. El comandante Law tomó el mando tras largos minutos de descontrol.

El regimiento se encontró bloqueado en la playa por la espesa alambrada que los hombres del *South Saskatchewan* no habían marcado, hasta que un grupo, al mando del capitán Runcie, encontró una de las brechas practicadas por ellos y logró enlazar con Merrit, el comandante del *South Saskatchewan*. Inmediatamente se cancelaron los planes originales y se unieron a la lucha en Pourville. Otro grupo, al mando del capitán Young, logró abrirse paso hacia la orilla oriental del Scie y penetró casi un kilómetro hacia el interior.

Young cayó muy pronto, destrozado por un proyectil de mortero tras haber sido herido previamente. Mezclado con miembros del *South Saskatchewan*, este grupo se encontró combatiendo con un número cada vez mayor de defensores por el control de un pequeño grupo de casas y pronto se vio reducido a una docena de hombres. Por toda la zona del desembarco la escena se repetía, con confusos combates contra de-



Devastación en la playa.
Blindados Churchill destruidos en el combate. Las bajas entre las dotaciones de los tanques británicos fueron escasas.

fensores situados en posiciones cuidadosamente seleccionadas, con elementos de ambos regimientos mezclados y ante un número cada vez mayor de enemigos.

Los retrasos en los desembarcos habían permitido que los alemanes reaccionaran. Sus primeros refuerzos en llegar al lugar fueron un pelotón de infantería montado en bicicletas, una compañía antitanque y una sección de cañones de infantería.

Una situación desaprovechada

En el bando alemán también existía gran confusión, pues no estaban claros el objeto ni la dimensión del ataque. ¿Era ya el tan anunciado segundo frente? ¿Cuál era la fuerza real de los atacantes? ¿Qué reservas se debían implicar? Haase y el comandante de la 10ª Panzer decidieron comprobar por sí mismos la magnitud del ataque, desde los acantilados. En Puys la situación estaba totalmente controlada y en las playas de Dieppe el enemigo estaba clavado por el fuego defensor.

La situación más crítica estaba en el oeste. La 813ª Batería estaba destruida y el enemigo penetraba el perímetro defensivo en Pourville. ¿Por qué no lanzaban más unidades por esa brecha? ¿Por qué no desembarcaban los tanques en esa playa, desde la que tenían muchas posibilidades de explotar el éxito? Haase decidió que la veterana 10ª Panzer atacase las alturas que dominaban Pourville, para después avanzar sobre Dieppe y destruir al enemigo en la playa.

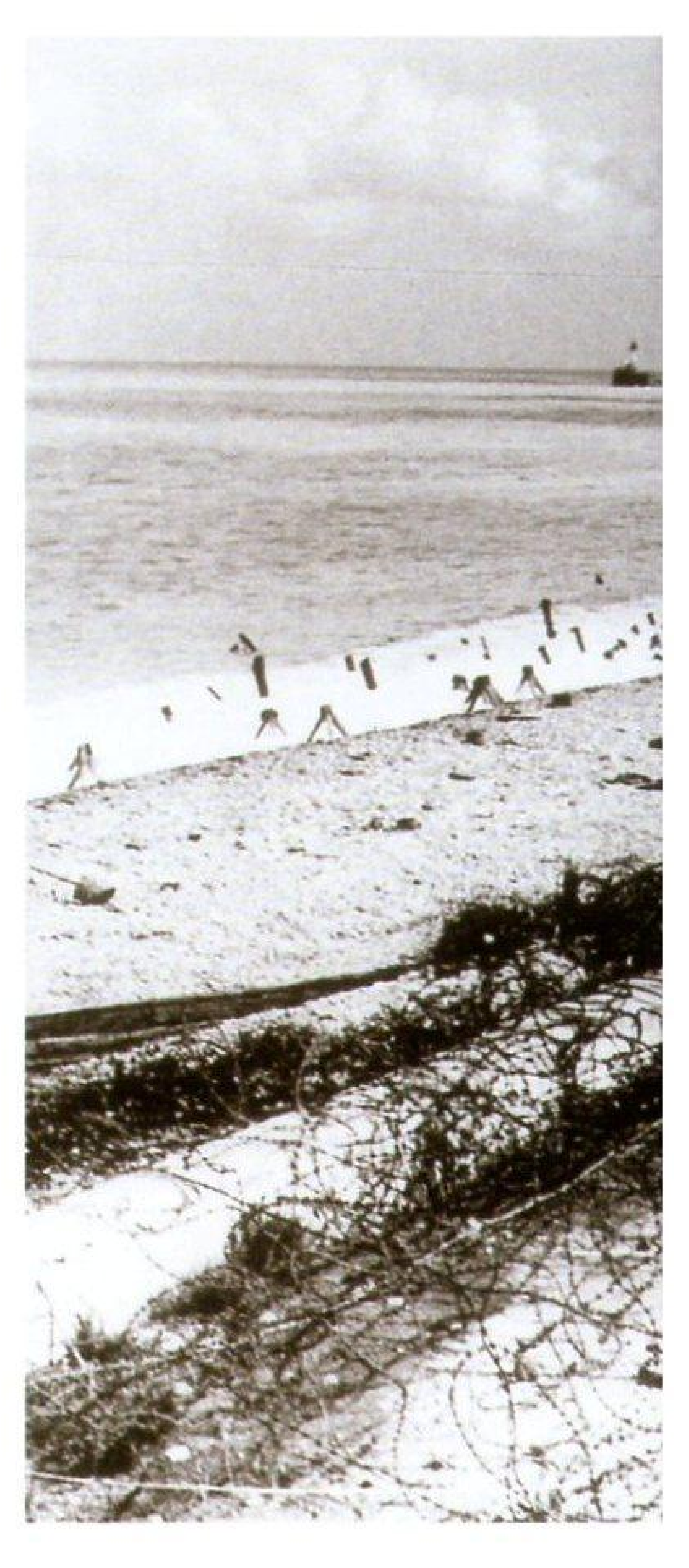
La situación en el lado canadiense era muy diferente, pues Pourville era sólo un flanco del ataque y no había ninguna previsión para explotar una ruptura en este sector, nada que se desviase del rígido plan original. El avance se había detenido. El previsto ataque a la estación del radar Fre-

ya resultaba imposible, al haber perdido el factor sorpresa, y los encargados de realizarlo pronto se unieron al resto de regimiento en la defensa del perímetro.

Orden de retirada

Un numeroso grupo al mando de Law logró avanzar hacia el sudoeste de Pourville, logrando la máxima penetración de toda la operación, en un intento de enlazar con los tanques del *Calgary* en el bosque de Vertus. Los alemanes consideraban el valle del Scie un punto clave en la defensa de Dieppe y el lugar natural de penetración para un atacante, por lo que llevaron a efecto con celeridad sus planes de defensa y contraataque. Elementos del batallón de reserva del 571° Regimiento, así como soldados ingresados en un hospital cercano, formaron un grupo de combate que contraatacó a los canadienses.

Era impensable atacar la posición fortificada de Quatre Vents y, ante la falta de tanques, hacia las 08:45 h, estaba claro que ninguno de los objetivos podía ser alcanzado. Acosados por artillería ligera y con un número creciente de bajas, incapaces de alcanzar el bosque de Vertus, a las 09:30, Law ordenó la retirada hacia Pourville. A las 10:00 h, recibía una orden del destructor HMS *Calpe*: *Vanquish* ("vencer"); era la palabra clave para ordenar la retirada y el reembarque en Playa Verde.



Barrera de alambradas de púas en Dieppe. Separaba la playa del paseo marítimo, tras del cual se extendía una amplia explanada hasta la primera línea de casas de la ciudad.

Una caótica evacuación

Una vez más, la realidad no coincidió con los planes o las órdenes. Roberts decidió retrasar la retirada hasta las 11:00 h, para dar tiempo a que los soldados alcanzaran la playa y obtener un apoyo aéreo más eficaz.

Los *Camerons* llegaron a Pourville con el 80% de sus efectivos, en completo orden, y conteniendo a los alemanes, pero el retraso estropeó la retirada. La hora de espera por las lanchas fue la última para muchos canadienses. Después de un fallido intento de aproximación por parte de siete lanchas, que erraron la dirección y aparecieron en Dieppe, a las 11:04 h, sólo llegaron cuatro lanchas para recoger a más de 800 soldados. Las embarcaciones se vieron inmediatamente sometidas a un certero fuego de ametralladoras y morteros. Para colmo, debido a la marea, los soldados tendrían que recorrer unos 200 m desde la playa hasta alcanzarlas.



Una de las *Landing Craft Assault* (LCA, lanchas de desembarco para el asalto), la LCA 317, fue destruida en la orilla. La LCA 251 fue tan sobrecargada que se hundió en pocos minutos y las LCA 262 y 214, aunque alcanzaron a los destructores, sufrieron tales daños que no pudieron volver a la playa y tuvieron que ser abandonadas. Otras lanchas llegaron después y evacuaron a los hombres que pudieron, en medio del caos y el fuego. Las bajas fueron muy numerosas en esta fase. El *South Saskatchewan* sufrió 84 muertos, 167 heridos y 89 prisioneros. Los *Camerons* sufrieron 76 muertos, 103 heridos y 167 prisioneros. En conjunto, ambos batallones sufrieron alrededor del 65% de bajas.

Playas Roja y Blanca

El asalto principal sobre Dieppe se produjo a lo largo de la gran playa de 1,5 km de lon-

gitud, que fue dividida en dos sectores. La parte oriental, Playa Roja, era el punto de desembarco del *Essex Scottish Regiment*, al mando del teniente coronel Jasperson, y la occidental, Blanca, que incluía el sector del casino, era donde desembarcaría el *Royal Hamilton Light Infantry*, al mando del teniente coronel Robert Labat. El objetivo de ambos batallones era la ocupación de los edificios que conformaban el frente marítimo a lo largo del Boulevard de Verdún.

Una vez conseguido esto, serían seguidos por los tanques Churchill del *Calgary Tank Regiment* y elementos de zapadores e ingenieros, que enlazarían al sudoeste de la ciudad con los *Cameron Highlanders* desembarcados en Pourville. El *Essex Scottish* tomaría el puerto y se uniría con el *Royal Regiment of Canada*. Por su parte, el *Royal Hamilton* enlazaría con el *South Saskatchewan* neutralizando las posiciones defensivas a su paso. Para apoyar el asalto se utilizarían los 16 cañones de 4 pulgadas de los destructores *Garth*, *Bleasdale*, *Berkeley* y *Albrighton*, así como seis escuadrones de cazabombarderos. Otros tres escuadrones de aviones Boston tenderían una cortina de humo para cubrir la zona de desembarco.



Lámina de Hnas Liska (1907-1984). **Esta obra del prolífico artista del III Reich da una vívida imagen del caos y la destrucción en la playa de Dieppe tras el desembarco.**

Comienza el ataque principal

La playa de Dieppe no es de arena, sino que está formada por gruesos guijarros, que hacen el caminar sobre ella, más aún el correr, algo muy dificultoso. Este hecho era conocido por los aliados, pero los mandos confiaban en la sorpresa y en la capacidad de los tanques Churchill para sortear este tipo de obstáculos. La playa estaba limitada por un pequeño muro de1,5 m de altura y otro, antitanque, que estaba sin terminar de construir. Tras el muro, se extendía una explanada de más de 200 m hasta la primera línea de casas. Las calles que daban al paseo estaban bloqueadas para impedir el paso desde la playa hacia el interior de la ciudad. Los dos extremos de la playa estaban dominados por dos acantilados, con alambradas en su parte superior, que escondían diversas posiciones de ametralladoras y cañones de diversos calibres, aunque los mandos aliados no tenían una idea clara de la magnitud de las defensas.

El radar alemán en Le Tréport no detectó la flota asaltante; sólo describió a los contactos recibidos desde las 03:00 h como "unidades aisladas", tomando el combate naval nocturno como una escaramuza más entre unidades costeras. Cuando tuvieron lugar los desembarcos en los flancos se dio la alarma general y a las 04:45 h varios remolcadores armados que esperaban al convoy, establecieron contacto visual con los destructores británicos y alertaron a las defensas de la playa. Éstas abrieron fuego sobre sus objetivos a las 05:10 h. Tras diez minutos de bombardeo, varios edificios estaban en llamas y los destructores comenzaron a disparar sobre los acantilados de los extremos.

Un desembarco sin sorpresa

Como el desembarco en los flancos, que era vital para el éxito del principal, estaba previsto que se realizara una media hora antes, para asegurar los acantilados que dominaban la playa, el único apoyo que tenían los dos batallones que desembarcaron en Dieppe era el fuego naval, que se revelaría totalmente ineficaz e insuficiente.

LA PENICILINA DERROTA A LAS ENFERMEDADES VENÉREAS

Uno de los azotes de los ejércitos a lo largo de la historia han sido las enfermedades venéreas. Además de las medidas de prevención, a partir de 1943, la aparición de la penicilina contribuyó a su control.

Durante siglos, los ejércitos de todo el mundo vieron como un gran número de bajas eran producidas por las enfermedades de transmisión sexual. Entre ellas, en occidente, las más frecuentes eran la sífilis y la gonorrea.

TRATAMIENTOS

Antes de la era de los antibióticos se usaban derivados del arsénico, con eficacia relativa. Pero con la aparición de la penicilina se dispuso de un tratamiento verdaderamente eficaz.

GONORREA O BLENORRAGIA

Producida por una bacteria ocasiona una uretritis aguda, dolorosa, que puede complicarse con lesiones internas.

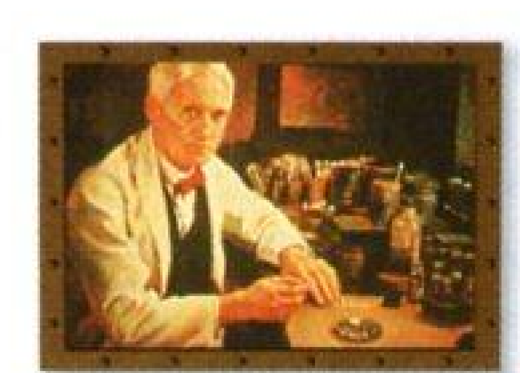
Fueron los aliados los únicos que, durante la Segunda Guerra Mundial, tuvieron la penicilina a su alcance. Los alemanes se habían adelantado en 1935 con la sulfamida, pero los británicos ganaron la carrera por los antibióticos.

SÍFILIS

Tiene un tiempo de incubación de unos 21 días. Es capaz de producir graves lesiones en órganos internos e, incluso, la muerte, si no se trata adecuadamente.

Cronología de la penicilina

1928



Fleming descubre que el hongo contaminante Penicillium es capaz de inhibir el crecimiento de ciertas bacterias.

1934



Fleming comienza a intentar el aislamiento de la sustancia.

1939



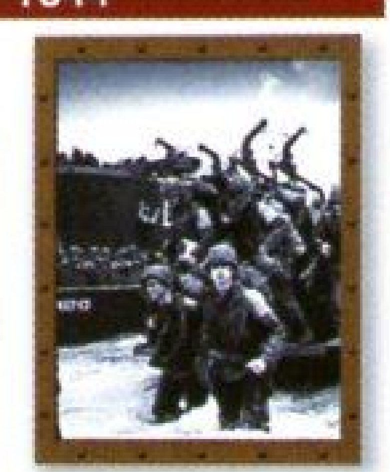
Florey y Chain demuestran la eficacia de la penicilina.

1942



Primer tratamiento eficaz con la penicilina (una sepsis por estreptococo).

1944



Los Estados Unidos produjeron 2,3 millones de dosis para el desembarco de Normandía.

El ataque aéreo de los cazabombarderos y bombarderos tuvo lugar en el momento preciso, cuando las lanchas de desembarco estaban a una milla de la playa. Los Hurricane barrieron sus blancos con fuego de cañón, pero el resultado global del apoyo fue totalmente ineficaz. Las lanchas de desembarco comenzaron a llegar a la playa a las 05:23 h, con sólo tres minutos de retraso sobre el horario previsto. Pero se encontraron con unos defensores perfectamente alertados, en sus puestos y prácticamente indemnes tras el bombardeo inicial. Las unidades del extremo derecho del *Royal Hamilton* sufrieron fuertes bajas bajo el fuego que recibían desde el promontorio que dominaba la playa.

El *Essex Scottish*, por su parte, tuvo más suerte inicialmente, pues los defensores tardaron algo más en reaccionar, y llegó a la playa con escasas bajas. Pero, una vez que los hombres alcanzaron el muro de hormigón y la segunda alambrada, quedaron clavados en el terreno. La carrera desde las lanchas hasta el muro costó el 30% de bajas. Los morteros y las ametralladoras alemanas, con unos perfectos campos de tiro, barrían a todo aquel que se asomaba sobre el muro.

Prisioneros canadienses. **Soldados alemanes reagrupan a los numerosos canadienses capturados al final de la batalla. Algunas unidades apenas ofrecieron resistencia.**

Firme defensa alemana

La batería de cañones de 7,5 cm que estaba emplazada en cuevas situadas en el acantilado, al lado del castillo, estaba al mando del teniente Schlie y gozaba de una extraordinaria visión de la playa. Quedó asombrado ante el enorme número de blancos que se le presentaban, e inmediatamente recibió una petición de fuego de barrera por parte del capitán Ullrich, comandante del batallón de infantería a cargo de la playa.

Aunque se habían iniciado los trabajos de desmantelamiento del casino, éste aún disponía de varios emplazamientos para armas automáticas y artillería liviana, cañones checos de 4,7cm, manejados fundamentalmente por marineros, que abrieron un fuego devastador sobre los asaltantes. Los canadienses que habían desembarcado a la derecha del casino fueron aniquilados en su carrera hacia la alambrada. Un pequeño grupo, al mando del teniente Counsell, descubrió una brecha en la alambrada y penetró hacia el edificio.

El fuego de mortero y ametralladora era muy intenso y las bajas se acumularon. Ello a pesar de que los gruesos guijarros que componían la playa hacían que las granadas de mortero fueran menos letales que de cos-



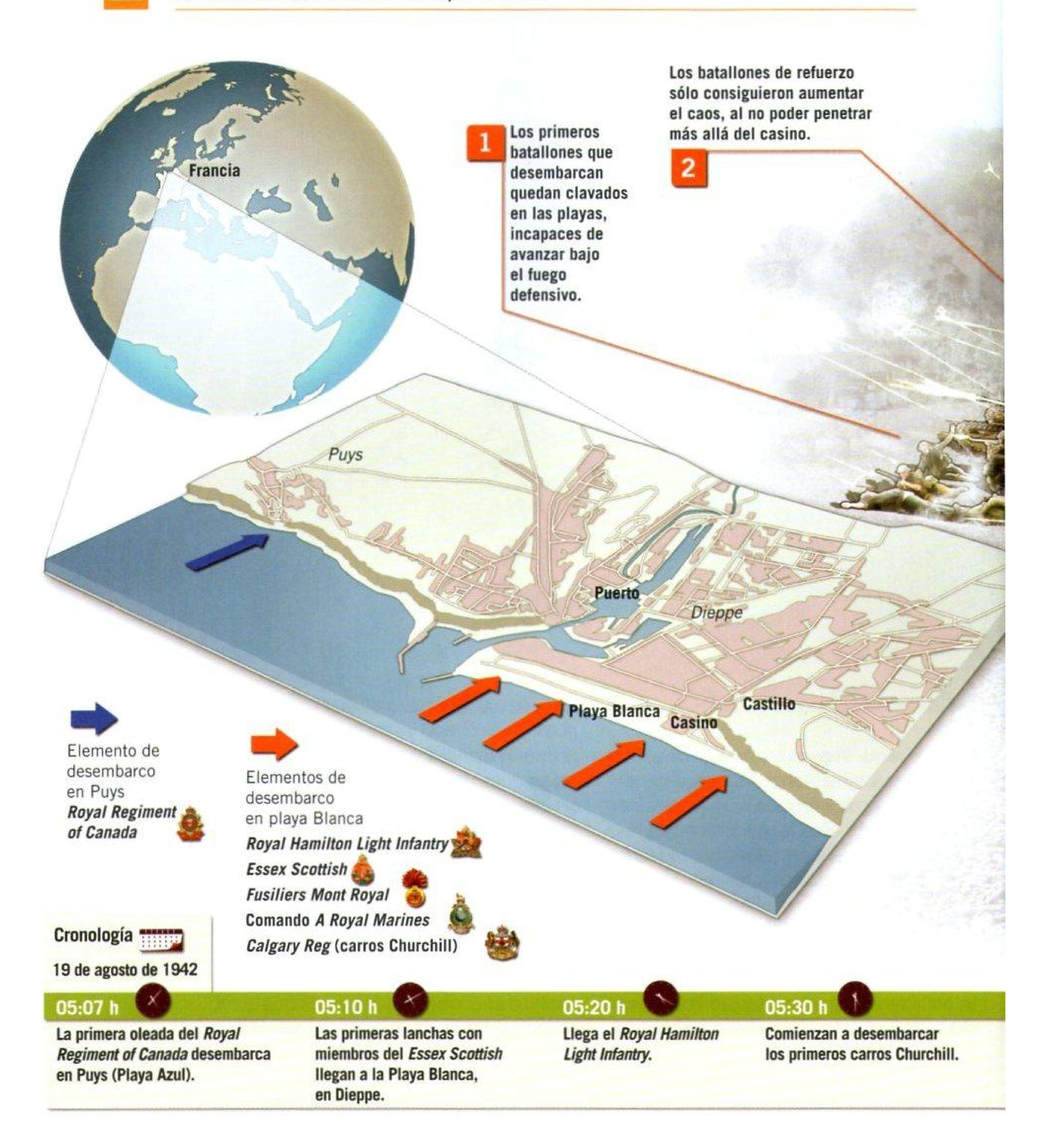
tumbre, ya que impactos a más de cinco metros apenas causaban daño. Los defensores alemanes concentraban sus disparos en los oficiales y personal de transmisiones. Diez oficiales del *Royal Hamilton* murieron esa mañana en la playa. Finalmente, dos de los búnkers que flanqueaban el casino fueron tomados en un desesperado y sangriento asalto utilizando bombas de humo y torpedos bangalore. No obstante, sin morteros ni armamento pesado, los canadienses se veían impotentes para tomar el edificio, por lo que solicitaron el desembarco de los tanques con urgencia para proporcionar el necesario fuego de apoyo.

Si los tanques hubiesen desembarcado desde el primer momento, tal vez su contribución podría haber sido importante; pero, tal y como se desarrollaron los acontecimientos, la carnicería estaba servida. En los primeros y vitales momentos, cuando la infantería estaba más expuesta, y cuando más posibilidades tenían de lograr sus objetivos, había quedado abandonada a su suerte.

ATAQUE

ASALTO Y RETIRADA EN LA PLAYA FRANCESA DE DIEPPE

El desembarco en la playa Blanca, en el centro de Dieppe, fue una acción temeraria que acabó en un completo desastre. Ni siquiera los masivos carros Churchill de 40 toneladas tuvieron una oportunidad.



Cronología

19 de agosto de 1942

05:07 h La primera oleada del *Royal Regiment of Canada* desembarca en Puys (Playa Azul).

05:10 h Las primeras lanchas con miembros del *Essex Scottish* llegan a la Playa Blanca, en Dieppe.

05:20 h Llega el *Royal Hamilton Light Infantry*.

05:30 h Comienzan a desembarcar los primeros carros Churchill.


3
La llegada de los carros no logró resolver la situación. La mayoría fue incapaz de salir de la playa, debido a los gruesos guijarros de la misma.
Sólo un puñado de infantes y algunos carros lograron llegar a las primeras casas, para ser capturados poco después.
4
El equipo de los soldados canadienses era similar al británico de la época. El fusil estándar era el SMLE de 7,7 mm. Los canadienses eran, en general, menos disciplinados y más independientes que sus aliados, y llegarían a mostrar una gran agresividad en el combate.
Churchill Mk III
Peso: 40 t
Dotación: 5 hombres
Armamento: 1 cañón de 6 libras y 2 ametralladoras
Blindaje máximo: 102 mm
Velocidad máxima: 25 km/h
06:00 h
Los batallones desembarcados son incapaces de progresar hacia el interior.
07:00 h
Desembarca el *Fusiliers Mont Royal*.
10:00 h
Se da la orden de reembarque.
12:20 h
Se suspenden las operaciones de reembarque y la flota se retira.





Gonzalo Naya Folgoso

4 LOS CHURCHILL LLEGAN A DIEPPE

Para la operación *Jubilee*, los británicos habían depositado gran parte de sus esperanzas en los novedosos *Infantry Tanks Mark IV* (tanques de apoyo a la infantería numeral IV), técnicamente denominados A-22, pero más conocidos por el nombre de Churchill. Eran vehículos de 40 toneladas y blindaje pesado, cuya producción había comenzado el año anterior. Pero, en el curso de los combates, mostrarían no ser el medio más adecuado para el buen fin de la misión.

Comienza el desembarco de los tanques

Los primeros Churchill se aproximaron a bordo de las LCT (*Landing Craft Tank*, lanchas de desembarco de tanques) con quince minutos de retraso, a las 05:35 h. Cada lancha llevaba tres tanques y un vehículo blindado de cuatro ruedas, conocido como Dingo, así como un grupo de zapadores para ayudar a los tanques a cruzar la playa y superar el muro de hormigón. En total, en esa primera oleada, iban 350 hombres pertenecientes a las compañías 2, 7 y 11 de los *Royal Canadian Engineers*. Se habían embarcado también dos excavadoras para facilitar el paso de los vehículos sobre la playa, así como algunos jeeps.

Soldados británicos en una lancha de desembarco. La protección que ofrecía la lancha frente al fuego de las baterías costeras era bastante limitada.

Los Churchill contaban con sellados de goma y extensiones para los escapes, y los denominados dispositivos Louvre, similares al esnórquel de los submarinos, para poder moverse en el agua a una profundidad de hasta 2 metros. Algunos disponían, además, de un mecanismo para desenrollar ante sí una alfombra de estacas que los ayudaba a superar terrenos blandos.

La primera lancha en llegar, bajo un intenso fuego, fue la LCT 2, cerca del dique exterior. De ella desembarcaron tres tanques, denominados *Cougar*, *Cat* y *Cheetah*. Como, de forma inexplicable, los blindados habían navegado con los motores apagados, pasaron casi quince minutos antes de que los tres lograsen dejar la lancha. Bajo el intenso fuego del tanque francés situado al lado del dique, cuyos proyectiles rebotaban en la gruesa coraza, *Cougar* y *Cheetah* atravesaron la playa y atacaron una posición de ametralladora, que fue neutra-

Homenaje inusual
El tanque Churchill

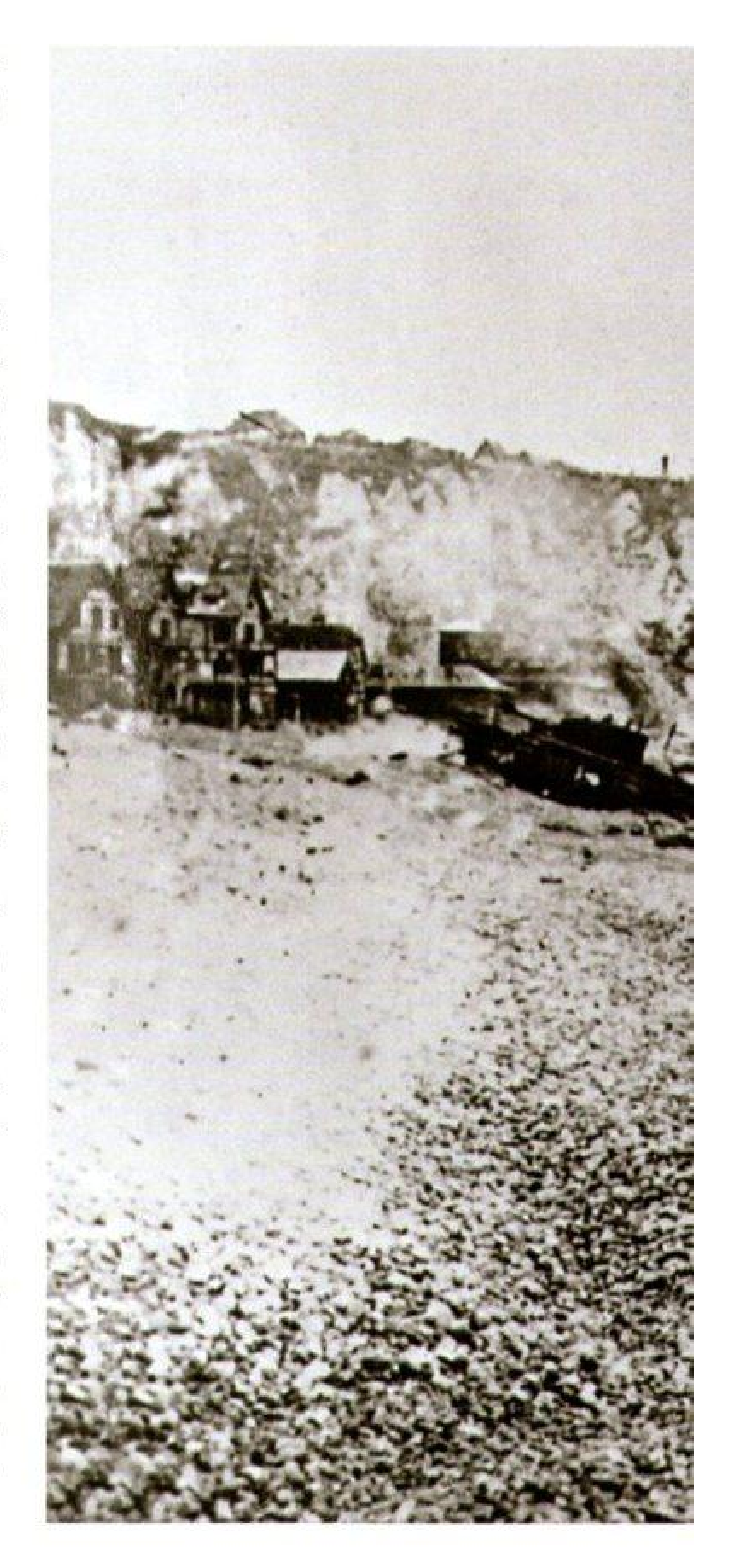
Mientras que los estadounidenses solían denominar a sus blindados en homenaje a generales de la Guerra de Secesión (Lee, Grant, Sherman), los ingleses preferían otros nombres de fantasía (Matilda, Valentine, Crusader) para sus modelos de tanques. El caso del A22 o Infantry Tank Mk IV fue toda una excepción en tal sentido. Este inusual homenaje al premier británico solía justificarse porque su apellido era el mismo del célebre duque de Marlborough, general del siglo XVIII.

lizada. *Cat* arrastraba un Dingo y logró atravesar la playa también, dirigiéndose hacia el boulevard.

La suerte de *Cougar*, *Cheetah* y *Cat*

Desde el primer momento quedó claro que los gruesos guijarros de que estaba formada la playa no eran un suelo adecuado para los tanques, pues éstos avanzaban con grandes dificultades y, con frecuencia, quedaban detenidos. Los escasos tripulantes que se aventuraron a lo largo del día a salir para reparar los daños en el tren de rodaje fueron abatidos inmediatamente. La LCT 2, armada con un cañón de 40 mm y varias ametralladoras, proporcionó fuego de apoyo, pero recibió numerosos impactos de todas clases, incluyendo al menos 15 de mortero.

Los zapadores no llegaron a abandonar la relativa seguridad de la lancha, ante la violencia del fuego alemán y dado que los tanques habían logrado abandonar la playa por sí mismos. A pesar de los graves daños sufridos, cargada de muertos y heridos, con la rampa y el puente destrozados, la LCT 2 logró abandonar momentáneamente la playa. *Cougar* recibió un impacto de 7,5 cm en la torreta, que la inutilizó, y posteriormente quedó inmovilizado por el fuego. *Cat*, tras vagar durante varias horas por el boulevard, fue finalmente inutilizado por disparos de un avión y *Cheetah* sufrió la misma suerte poco después.



Desastres de las LCT 1 y 3

La lancha LCT 1 llegó al centro de la playa ya con graves daños y logró desembarcar sus tres tanques, *Company*, *Calgary* y *Chief*, así como otro Dingo denominado *Horace*, en tres minutos. El primero atravesó la playa y los otros dos se dirigieron hacia el casino. *Company* quedó inmovilizado por varios impactos, y sólo pudo hacer uso de su ineficaz cañón de 2 pulgadas de la torreta. *Horace*, el Dingo que arrastraba *Calgary*, pronto quedó fuera de combate y el propio tanque quedó inmovilizado. Hasta el final de la batalla continuó haciendo fuego intenso, pero ineficaz, con su cañón de 6 libras. Destrozada, la LCT 1 abandonó la playa y se hundió en pocos minutos.

La LCT 3 se dirigió hacia el extremo izquierdo de la playa con tres tanques lanzallamas Churchill Oke. Se vio sometida a un devastador fuego que causó muchas bajas en la dotación. A 30 m de tierra bajó la rampa y el primer tanque, *Boar*, se precipitó al agua, siendo sobrepasado por la propia lancha tras hundirse. Sólo dos miem-



bros de la dotación lograron salvarse. Un impacto directo de mortero aniquiló a todo el personal del puente.

A punto de hundirse, los dos tanques restantes, *Bull* y *Beetle* lograron hacer un desembarco precipitado y alcanzar la playa, aunque uno de ellos aplastó a varios soldados en el interior de la lancha. Finalmente, ésta embarrancó, totalmente desmantelada. *Beetle* quedó inmovilizado inmediatamente y *Bull* vagó durante horas por la playa hasta que al final actuó como una casamata para cubrir la retirada.

La poca efectividad del segundo grupo

El segundo grupo de tanques, a bordo de las LCT 4, 5 y 6, llegó a la playa cinco minutos después de la primera lancha. Ya a plena luz del día, las embarcaciones fueron centradas con devastadora eficacia por el fuego alemán. La LCT 4 comenzó a arder a 80 m de la playa, pero logró desembarcar sus tres tanques, *Burns*, *Bolster* y *Backer*. En ese momento los alemanes ya se habían percatado de la gruesa coraza de los blin-

La batalla de Dieppe. En una de las imágenes más conocidas, varios tanques Churchill fuera de combate son cubiertos por la marea.

'Landing crafts' para atacar las playas

Tras su mala experiencia de 1915, en el desembarco de Galípoli durante la Gran Guerra, los británicos iniciaron el estudio de naves especiales para operaciones anfibias. En las décadas de 1920 y 1930 crearon las primeras *Landing Craft Mechanized* (LCM, lanchas de desembarco mecanizado) y las *Landing Craft Assault* (LCA, lanchas de desembarco de asalto, para la infantería). Pero su mayor desarrollo vendría desde los Estados Unidos, poco después.

dados, que los hacía invulnerables al fuego antitanque, por lo que centraron sus disparos en el tren de rodaje para inmovilizarlos. Los tres vehículos fueron así inmovilizados sobre la playa. *Bolster* continuó disparando durante la mañana hasta agotar la munición. La cortina de humo tendida por los aviones ya había desaparecido y el fuego alemán se intensificó sobre las lanchas. La LCT 4 se hundió tras abandonar la playa.

La LCT 5, que había desembarcado a *Buttercup*, *Blossom* y *Bluebell* a la altura del casino, quedó envuelta en llamas sobre la playa, con casi toda su tripulación muerta en el interior. *Buttercup* disparó con su cañón de 6 libras durante toda la mañana hasta que fue utilizado como parapeto para la infantería. *Blossom* quedó pronto inmovilizado en la playa y se dedicó a disparar sobre un búnker del casino, sin obtener efecto alguno. *Bluebell* y *Harry*, el Dingo que arrastraba, quedaron inmovilizados también.

La LCT 6 desembarcó sus tanques, *Bert*, *Bob* y *Bill*, y a la infantería de acompañamiento, salvo 30 hombres que, aterrorizados por el fuego que barría la lancha, no se movieron de la bodega de carga. Tras 15 minutos de espera para que se atreviesen a bajar, sin resultado, el comandante de la nave, Thomas Cook, se alejó de la playa. Varios soldados que habían desembarcado trataron en ese momento de reembarcar, siendo abatidos por el fuego alemán. *Bert* fue inmovilizado cerca del casino y se dedicó a cubrir a los hombres que atravesaron el boulevard desde el edificio del casino. *Bob* y *Bill* deambularon por el paseo y posteriormente intentaron cubrir la retirada de la infantería en la playa, hasta ser capturados.

Los zapadores y la infantería se encontraban atrapados en la playa, incapaces de avanzar por la violencia del fuego, buscando el exiguo abrigo que podían encontrar, parapetándose detrás de los tanques como podían. De los 169 ingenieros que desembarcaron, 153 resultaron muertos o capturados y 10 de los que volvieron estaban heridos. De los 98 miembros de los grupos de demolición desembarcados, 90 resultaron muertos o prisioneros y sólo dos de los ocho que volvieron no estaban heridos. De los 71 miembros de los grupos de control que desembarcaron, 62 resultaron muertos o capturados y cuatro de los que volvieron estaban heridos.

Llega el tercer grupo

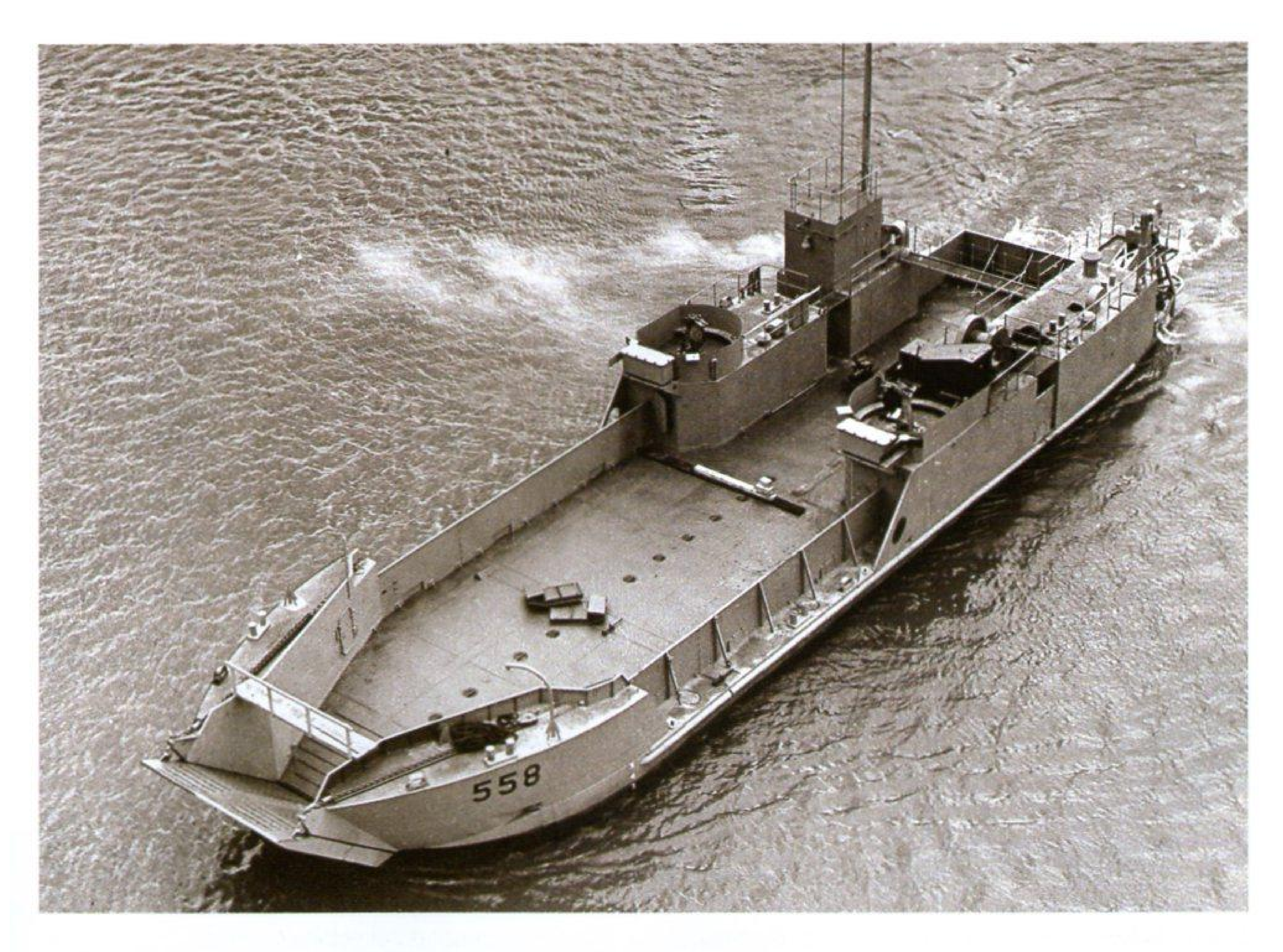
El tercer grupo de blindados llegó sobre el horario previsto, a las 06:05, a bordo de las LCT 7, 8, 9 y 10, con doce Churchill. Con ellos venían su comandante, el coronel Andrews, y los comandantes de las brigadas de infantería, Lett y Southam, con sus estados mayores. Ambos debían establecer sus cuarteles generales en iglesias del boulevard, que nunca fueron tomadas. La LCT 7 desembarcó sus tres tanques, *Bellicose*, *Beefy* y *Bloody*, así como al general de brigada Southam, en el centro de la playa.

Los miembros del Estado Mayor que lo acompañaban sufrieron numerosas bajas al desembarcar. El equipo de comunicaciones fue aplastado por un tanque en la playa y el Dingo que llevaba al oficial de comunicaciones también fue puesto fuera de combate por el blindado que lo arrastraba. La radio del vehículo, intacta, fue a lo largo de la batalla la única comunicación entre ese sector de la playa y el buque de mando, el HMS *Calpe*.

Bellicose y *Beefy* proporcionaron el escaso apoyo que pudieron hasta que, junto con *Bloody*, que había sufrido averías debido a múltiples impactos, quedaron inmovilizados en la playa. Tal vez el tanque más activo fue *Bellicose*, que neutralizó varias posiciones de ametralladoras a lo largo de la primera línea alemana y hostigó incesantemente a las posiciones que se hallaban en el casino hasta agotar la munición, pese a tener su torreta bloqueada por los disparos alemanes.

La desdichada LCT 8

La LCT 8, con Andrews a bordo, se aproximó a la playa, pero el primer tanque, *Rin-*



Una *Landing Craft Tank* **(lancha de desembarco de tanques). Cada una de ellas podía transportar tres blindados Churchill de 40 toneladas.**

ger, se atascó sobre la rampa e impidió el descenso de los otros dos, por lo que el barco se retiró hacia el mar para intentar un segundo desembarco. *Ringer* fue ayudado por varios zapadores, que lo pagaron con su vida, y avanzó hasta el casino, donde fue inmovilizado.

La LCT 9 desembarcó sus tres tanques, *Brenda*, *Betty* y *Blondie*, sin mayores incidentes. *Blondie* quedó inmovilizado en la playa y los otros blindados vagaron haciendo fuego esporádico, hasta que se retiraron a la orilla, donde se rindieron.

El primer tanque de la LCT 10, *Caustic*, sufrió un impacto directo que lo inmovilizó temporalmente, aunque luego pudo reanudar la marcha y, acompañado de *Canny*, logró alcanzar el boulevard. *Confident*, el tercero, alcanzado por varios impactos, destrozó la rampa de la lancha. Pudo alcanzar el muro pero, bajo el fuego concentrado alemán, quedó detenido durante horas, hasta que la dotación lo abandonó.

La LCT 8 se aproximó de nuevo, una hora después del primer intento, muy cerca del casino. Destrozada por numerosos impactos, los tanques *Regiment* y *Rounder* la abandonaron antes de la profundidad para la que estaba proyectado el dispositivo Louvre y se hundieron.

Ninguno alcanzó la playa. Aunque Andrews y su dotación consiguieron salir del tanque y subieron a una lancha, ésta fue alcanzada por el fuego alemán antes de llegar. Andrews fue visto por última vez nadando hacia la playa. Nunca se encontró su cuerpo. El general de brigada Lett también fue herido a bordo de la LCT. Finalmente, la LCT logró abandonar la playa, cargada de bajas y casi al garete.

El fracaso de los Churchill

La mayor parte de los tanques quedaron atrapados ante el boulevard, sin posibilidad de recibir más refuerzos blindados ni de llevar a cabo ninguna de las misiones asignadas. Los que pudieron, se dedicaron a proteger a la infantería y a intentar cubrir un reembarque que nunca se produjo.

Para las dotaciones era desesperante dedicarse a vagar por el boulevard, incapaces de penetrar en la ciudad. Lo hacían bajo un chaparrón de fuego, disparando a blancos ocasionales, mientras la infantería permanecía clavada en el muro, sin posibilidades de atravesar esos mortíferos 200 m. A las 11:00 h, los tanques operativos recibieron la orden de replegarse sobre la playa para cubrir a la infantería.

A las 12:00 h, todos los blindados estaban inmovilizados en la playa, por efecto del fuego defensivo, averiados o trabados en los gruesos guijarros. A las 12:25 h las dotaciones recibieron la orden de abandonarlos y, poco después de las 13:00 h, se rindieron con el resto de las unidades que quedaban en la playa.

El saldo de una aventura

Así acabó la aventura del desembarco de los Churchill. De las 10 lanchas LCT empleadas, 5 habían sido hundidas y 3 puestas fuera de combate, con más del 50 % de bajas entre las dotaciones. De los 29 tanques que habían sido desembarcados en la playa, 2 se hundieron al salir prematuramente, 15 llegaron a la explanada y 12 quedaron en la playa, atrapados en los guijarros o con las cadenas destrozadas. Sólo uno resultó fuera de combate por disparos del tanque francés del dique, uno de cuyos proyectiles de 3,7 cm perforó el blindaje lateral de 51 mm.

Los 15 tanques que lograron atravesar la playa podían haber cambiado el curso de la batalla, pero se vieron detenidos, impotentes, por el muro de hormigón de más de 2 m de altura y 1,5 m de espesor, coronado por alambradas, que cerraba el boulevard. Algunos de los zapadores e ingenieros que debían haber abierto una brecha yacían muertos o heridos en la playa y otros estaban paralizados por el fuego, en improvisados refugios. Los Churchill se dedicaron a vagar inútilmente por la explanada, intentado buscar un hueco por el que penetrar en la ciudad y brindando un ocasional apoyo a la infantería. De los 171 tripulantes desembarcados, sólo tres regresaron, 12 murieron y el resto fue hecho prisionero.

Combate en el casino de Dieppe

En el casino tuvo lugar una lucha encarnizada. El edificio constituía lo más parecido a una vía de enlace entre la playa y el boulevard y proporcionaba cierto grado de cobertura a los atacantes. El 19 de agosto aún estaba en pie, con varios pequeños búnkers en las esquinas y se había convertido en la única salida viable de la playa. El *Royal Hamilton* lo asaltó con gran determinación, pero un escaso número de defensores igualmente resuelto logró detener el avance del batallón; incluso con el apoyo directo de los Churchill, los canadienses nunca tuvieron el completo control del edificio.



La lucha tomó todo el cariz del combate urbano, con enfrentamientos a quemarropa, grupos de demolición volando tabiques e intercambio de granadas de mano de habitación a habitación. Un grupo de zapadores se dirigió hacia el búnker, que contaba con un cañón de 4,7 cm que batía la playa y que los tanques no habían podido neutralizar. La estructura tenía dos niveles, con una puerta blindada de acceso en el nivel inferior. Tras neutralizar los puestos de ametralladoras de los flancos, los ingenie-

ros volaron la puerta blindada y penetraron en la cámara de combate, capturando a los artilleros y destruyendo el cañón.

En total se capturaron 23 prisioneros alemanes en el casino, pero sólo tres se enviaron a Inglaterra. De acuerdo con las instrucciones recibidas por escrito, pero en flagrante violación de las Convenciones de Ginebra, los prisioneros alemanes fueron atados por los pulgares y conducidos hasta la playa, donde fueron obligados a transportar a los heridos canadienses.

A las 07:12 h Roberts recibió la noticia de la toma del casino, pero el *Royal Hamilton* se había desangrado en la misión y era incapaz de hacer más progresos.



Tanque británico Churchill

Blindado de apoyo a la infantería que desplazaba 40 toneladas, y estaba armado con un cañón de 6 libras y una ametralladora coaxial Besa.









Gonzalo Naya Folgoso

5 EL CONTUNDENTE CONTRAATAQUE ALEMÁN

A pesar de las fallas de seguridad durante su planeamiento, la operación *Jubilee* había logrado la sorpresa táctica. Sólo el enfrentamiento costero con el convoy de barcos holandeses que venía de Boulogne dio el aviso de alerta a las fuerzas alemanas. Pero si bien las defensas de Dieppe habían sido tomadas por sorpresa, la reacción alemana ante el desembarco fue rápida y contundente. En pocas horas los defensores pasaron al contraataque y se produjo una verdadera carnicería.

La reacción ante la sorpresa

Inicialmente, los alemanes consideraron que el choque de la fuerza de incursión aliada con el dragaminas y los cazasubmarinos era uno más de los múltiples enfrentamientos costeros. Pero, con las noticias de las incursiones de comandos, la situación tomó otro cariz. Haase pasó a pensar que el ataque era una invasión y dio el alerta a las divisiones acorazadas.

A las 06:25 h, fue alertada la 10ª División Panzer y, tres minutos más tarde, la SS *Leibstandarte*. La 10ª se encontró totalmente sobrepasada por la situación, carente de mapas detallados y con las dotaciones de los vehículos desperdigadas, por lo cual se movilizó con exasperante lentitud. También las tropas de Dieppe se encontraron con serias dificultades debido al extraordinario gasto de munición, de tal forma que a las 08:00 h algunas unidades de artillería y morteros cesaron el fuego durante más de una hora. No obstante, para entonces ya la batalla estaba ganada y los canadienses se encontraban preparando el reembarque. También la *Luftwaffe* fue tomada por sorpresa, de tal forma que las primeras escuadrillas no fueron alertadas hasta las 06:00 h. Hubo unidades que no estuvieron listas hasta las 08:00 h.

Pese a ello, poco después de las 07:00 h, todo el sector estaba en alerta, ante la posibilidad de otros desembarcos. La 302ª División fue mucho más rápida en reaccionar y envió sus reservas muy pronto, antes ya de las 06:00 h. Haase comenzó a tener una idea clara poco después, cuando se vio que la situación en Dieppe parecía controlada, y que la principal amenaza

La imagen de la derrota. **Soldados canadienses heridos, tendidos en la playa. Al fondo arde una de las lanchas de desembarco de tanques destruidas.**

provenía de Pourville, adonde dirigió el 1er Batallón del 571° Regimiento. También fue enviado como reserva el 676° Regimiento de la 336ª División, pero la 302ª se bastaba por sí sola.

Combates en las calles

Después de tomar parcialmente el casino, pequeños grupos de canadienses lograron entrar en las primeras casas de la ciudad, tras recorrer la relativa seguridad del pasillo porticado y cruzar a la carrera el boulevard. El primer grupo, de doce hombres, al mando del teniente Hill, penetró en un cine y, desde allí, intentó infiltrarse por las calles, pero todas estaban bloqueadas por alemanes y volvió al cine, donde se le unieron otros hombres provenientes del casino.

Poco después, un decidido contraataque alemán, utilizando granadas de humo, los desalojó del cine y los sobrevivientes volvieron apresuradamente a sus posiciones de partida. Otro grupo de 18 hombres, al mando del sargento Hickson, atravesó el boulevard para intentar volar una estación telefónica, pero vio también su camino bloqueado por los alemanes y tuvo que retroceder.

En el sector del *Essex Scottish* grupos aislados sobrevivieron al fuego y alcanzaron la primera línea de casas, para ser rechazados en pocos minutos; sufrieron muchas bajas en el proceso. Entre ellos estaba el grupo del sargento Stapleton, que logró abrir una brecha en la alambrada con un torpedo bangalore y se acercó al muelle. Tras varios tiroteos, algunos miembros del grupo fueron abatidos y sólo un hombre, que estaba ileso, fue capturado.

Confusión y descontrol de mando

La confusión y el descontrol de mando era tal que, cuando esos grupos aislados lograron cruzar el boulevard, Roberts recibió un mensaje informando que el batallón había alcanzado la primera línea de casas. Esa noticia, junto con la de la conquista del casino, llevaron a Roberts a otro grave error: ordenar el desembarco de la reserva.

El general Southam, al mando de la 6ª Brigada, había logrado desembarcar y cubrirse tras el muro de la playa, pero fue el único de su Estado Mayor que lo consiguió. El comandante de la 4ª Brigada, Lett, había resultado gravemente herido mientras estaba a bordo de su LCT, que había per-

Dieppe en la actualidad.
La primera línea de casas que domina la explanada, vista desde la playa. El atacante estaba expuesto por todos lados y carecía de cobertura.





dido toda su dotación, y había traspasado el mando a Labatt. Todo esto no contribuyó más que a incrementar el caos y la desinformación durante cruciales momentos.

Roberts no tenía una idea clara de lo que sucedía y se aferró a los confusos informes sobre la captura del casino. Sabía que había muchos problemas, pero no sus verdaderas dimensiones. Puesto que le decían que la principal oposición provenía del extremo oriental, decidió desembarcar allí su reserva, los *Fusiliers Mont Royal*, al mando del teniente coronel Menard.

El desastroso desembarco de la reserva

Menard recibió la orden de desembarco tras una larga espera a bordo de 26 lanchas Eureka, cerca de la costa. Las embarcaciones atravesaron la cortina de humo poco después de las 07:00 h, y fueron recibidas por un violento fuego de ametralladora y mortero. Las planchas de madera apenas ofrecían protección y las bajas comenzaron a producirse. Dos lanchas recibieron impactos directos de artillería y se hundieron.

Para empeorar las cosas, en vez de desembarcar en la Playa Blanca, lo hicieron en la Roja, muy cerca del acantilado. El *Beachmaster* de ese sector los tomó por lanchas que se aproximaban a recoger heridos y preparó su reembarque, para comprobar en el último momento que llegaban más tropas para unirse a la confusión existente. Las bajas fueron elevadas durante el desembarco.

El segundo del batallón, el comandante Painchaud, fue gravemente herido. Varias embarcaciones dejaron a los hombres y se alejaron precipitadamente antes de desembarcar las armas de apoyo y la munición que transportaban. El propio Menard sufrió tres heridas en rápida sucesión al pisar la playa. El batallón se vio convertido en una amalgama desordenada de pequeños grupos de hombres que buscaban el menor cobijo para guarecerse del fuego, incapaces de cualquier progreso.

Fracasado intento de los marines británicos

A pesar de esta dramática situación, la desinformación y el caos eran tales que, a bordo del *Calpe*, Roberts recibió noticias de que la Playa Blanca estaba asegurada, por lo que, a las 08:17 h, decidió el desembarco de la unidad de *Royal Marines*, pertenecientes al 40 *Commando*. Esta unidad se componía de 17 oficiales y 352 sol-

Semioruga SdKfz 251/17

Versión de cazadores del blindado alemán, en este caso con dos pequeños puentes para salvar obstáculos colocados sobre su superestructura.

dados y estaba al mando del teniente coronel Phillips. Esta fuerza había tratado inicialmente de penetrar en el puerto para capturar las barcazas, en compañía de la cañonera *Locust*, pero había sido rechazada. El comandante naval de la misma, el capitán de fragata Ryder, condecorado con la *Victoria Cross* por su acción en Saint Nazaire cinco meses antes, había recibido información directa a bordo del *Calpe* de que las playas estaban aseguradas.

Los comandos se llevaron a bordo de siete lanchas francesas, denominadas *chasseurs* (cazadores), y se dirigieron a la Playa Blanca. El plan inicial preveía que serían acompañados por los 18 tanques restantes, pero esta parte fue cancelada. Phillips se encontraba sobre la primera lancha e inmediatamente comprendió la situación, por lo que, de pie en la cubierta, hizo señas para que las embarcaciones que seguían diesen la vuelta y se cubrieran con el humo. En ese momento fue mortalmente alcanzado, pero su acción salvó la vida de muchos de sus hombres.

Dos lanchas no se percataron de las señales y llegaron a la playa, donde desembarcaron a los comandos, que inmediatamente quedaron clavados en el terreno, sufriendo fuertes bajas. Tres comandos escaparon, finalmente, a nado, para ser rescatados horas después por diversas embarcaciones. En total, 66 de ellos murieron o fueron hechos prisioneros.

Después de la batalla. Un soldado alemán camina entre cuerpos de soldados caídos, tapados con mantas, tanques Churchill destruidos y una lancha de desembarco que ha recibido numerosos impactos.

La orden de retirada

A lo largo de la playa se repetía la situación. Grupos aislados de soldados se cubrían lo mejor que podían, sin recibir órdenes de oficiales que eran miembros de una rígida cadena de mando en la que faltaban múltiples eslabones. Labatt, de los *Hamiltons*, recibió la orden, finalmente, de hacerse cargo de la 4ª Brigada, aunque poco quedaba de ella.

Las LCT 3 y 5, fuera de combate y semihundidas en la playa, fueron transformadas en improvisados refugios para los heridos y se alzaron cruces rojas, a la vista de las cuales los alemanes dejaron de disparar sobre ellas. En medio de este pandemónium de explosiones y muerte, destacaba la figura del capellán de los *Hamiltons*, el capitán Foote, que no cesó en toda la mañana de transportar heridos a lugares más seguros y reconfortar a los moribundos. Al final, se negó a reembarcar y se quedó con los heridos que serían

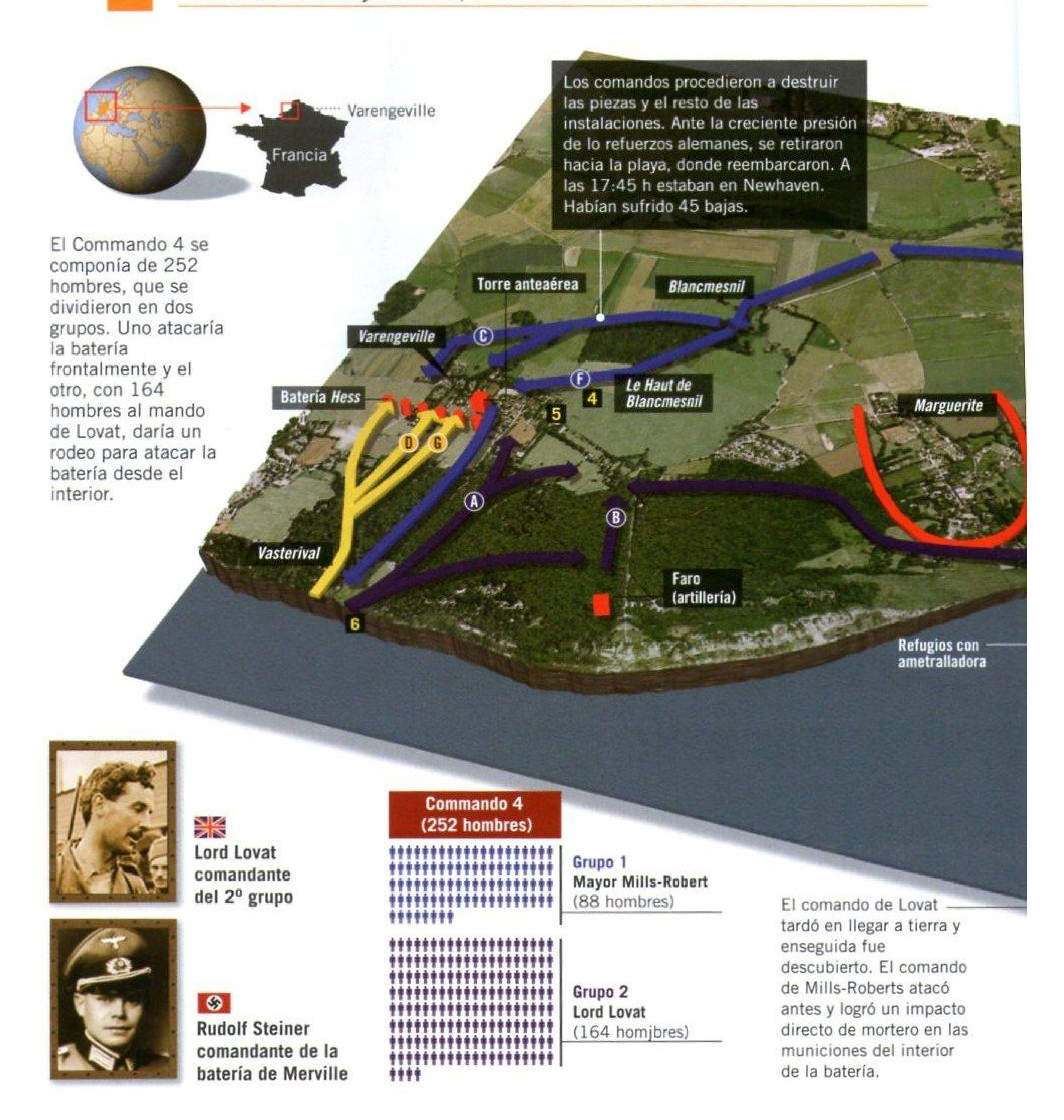


hechos prisioneros. Recibió la tercera *Victoria Cross* del día.

Alrededor de las 09:00 h la situación comenzó a ser clara a bordo del *Calpe*. Roberts, abatido por la magnitud del desastre, ante la insistencia de Hughes-Hallet, comandante de la fuerza naval, ordenó la retirada, operación que recibía el nombre clave de *Vanquish*. Para darle tiempo a la RAF a organizar un paraguas protector adecuado, se fijó para las 10:30 h. Poco después, ya cerca de las 10:00 h, la hora se retrasó hasta las 11:00 h. La RAF enfrentaba el mismo problema que había tenido la *Luftwaffe* durante la batalla de Inglaterra, pues el núcleo de los cazas, los Spitfire, sólo podían permanecer unos cinco minutos sobre el escenario del combate antes de tener que regresar por falta de combustible.

LORD LOVAT AL ASALTO DE LA BATERÍA ‘HESS’

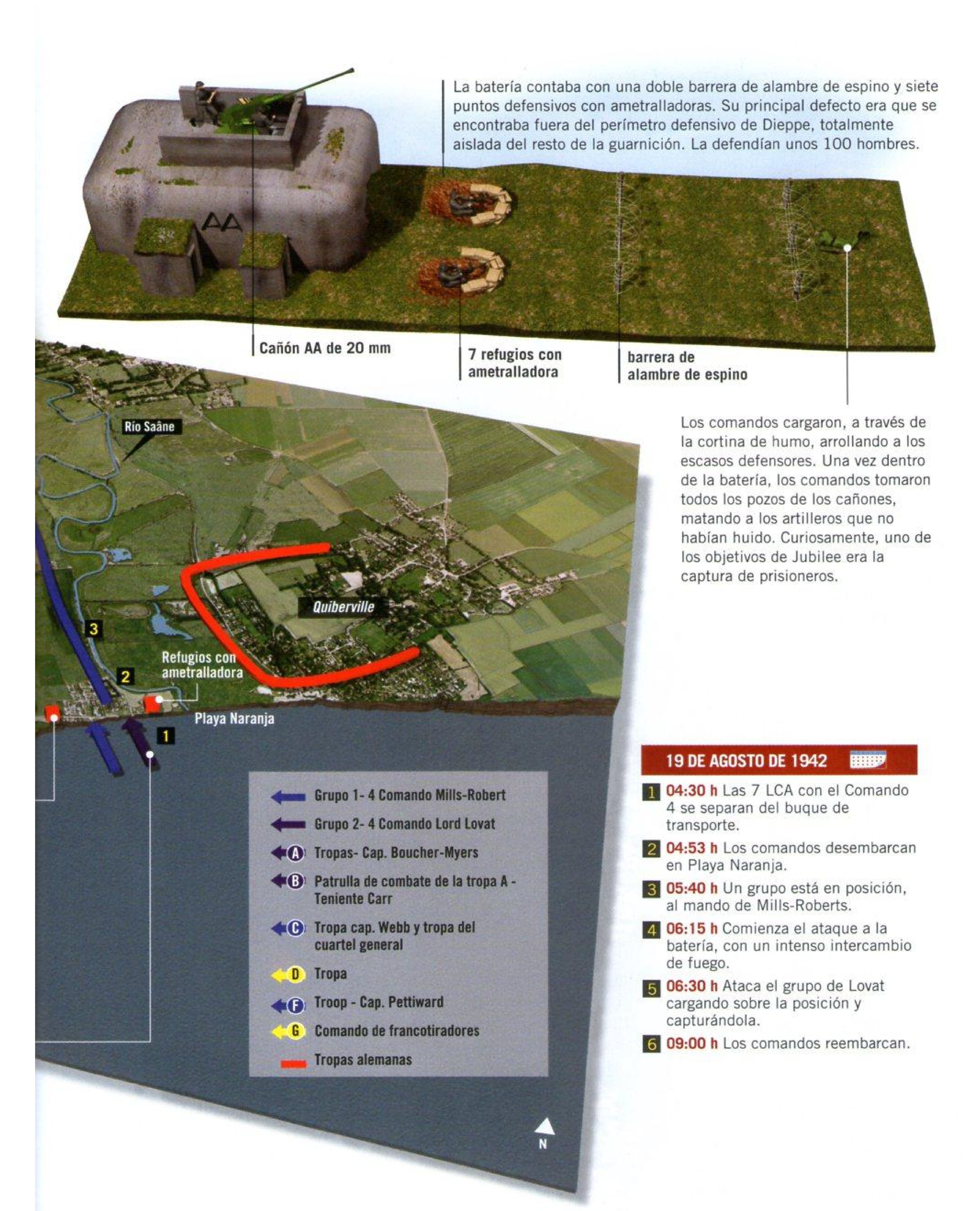
El único éxito de la operación de Dieppe lo constituyó el asalto a la batería 813 de Varengeville, conocida popularmente como *Hess* (operación *Cauldron*), a cargo del Comando 4 de los *Royal Marines*, al mando del mítico Lord Lovat.



El Commando 4 se componía de 252 hombres, que se dividieron en dos grupos. Uno atacaría la batería frontalmente y el otro, con 164 hombres al mando de Lovat, daría un rodeo para atacar la batería desde el interior.

El comando de Lovat tardó en llegar a tierra y enseguida fue descubierto. El comando de Mills-Roberts atacó antes y logró un impacto directo de mortero en las municiones del interior de la batería.

La batería contaba con una doble barrera de alambre de espino y siete puntos defensivos con ametralladoras. Su principal defecto era que se encontraba fuera del perímetro defensivo de Dieppe, totalmente aislada del resto de la guarnición. La defendían unos 100 hombres.



Los comandos cargaron, a través de la cortina de humo, arrollando a los escasos defensores. Una vez dentro de la batería, los comandos tomaron todos los pozos de los cañones, matando a los artilleros que no habían huido. Curiosamente, uno de los objetivos de Jubilee era la captura de prisioneros.

19 DE AGOSTO DE 1942

1 **04:30 h** Las 7 LCA con el Comando 4 se separan del buque de transporte.

2 **04:53 h** Los comandos desembarcan en Playa Naranja.

3 **05:40 h** Un grupo está en posición, al mando de Mills-Roberts.

4 **06:15 h** Comienza el ataque a la batería, con un intenso intercambio de fuego.

5 **06:30 h** Ataca el grupo de Lovat cargando sobre la posición y capturándola.

6 **09:00 h** Los comandos reembarcan.







Gonzalo Naya Folgoso

6 LA BATALLA AÉREA DE DIEPPE: UN DESASTRE PARA AMBOS BANDOS

La batalla de Dieppe constituyó, hasta ese momento, el mayor combate aéreo ocurrido en un solo día en el frente occidental, en cuanto a número de efectivos implicados por ambos bandos y aviones derribados. El intento de la RAF de dar un duro golpe a la *Luftwaffe* resultaría un notorio fracaso. Si bien la propaganda aliada reclamaría haber destruido casi 200 aparatos alemanes, la realidad es que fueron los británicos quienes llevaron la peor parte en esta dura jornada.

Inferioridad de condiciones tácticas

La operación *Jubilee* ocurrió en un momento delicado para la RAF. Llevaba cinco meses con el Spitfire V, muy inferior a los cazas alemanes de la época, como el Focke Wolf Fw 190, y sólo unas pocas escuadrillas estaban equipadas con los superiores Spitfire Mk VI y Mk IX. También carecía de auténticos cazabombarderos, pues los novísimos Typhoon aún no eran fiables y dependía de los Hurricane para las misiones de ataque a tierra, armados con dos bombas de 250 o 500 libras. A su favor, la RAF contaba con que la gran mayoría de los jefes de escuadrilla, tanto de caza como de bombardeo, eran veteranos de la campaña de Francia y de la batalla de Inglaterra y estaban en posición, en determinadas condiciones, de desequilibrar la balanza a su favor.

Una de las misiones principales era la de ataque a tierra y, aparte de carecer del avión adecuado, los disponibles no se utilizaron siguiendo criterios razonables. Dada la escasez del apoyo naval, era vital que la RAF neutralizase las baterías costeras, pero dicha misión se planificó de forma muy deficiente. Los cuatro escuadrones de Spitfire IX se utilizaron en misión de escolta para el bombardeo de los aeródromos de Abbeville y dos de las baterías costeras fueron atacadas por aparatos de caza, en vez de cazabombarderos. Los dos escuadrones de bimotores Wirlwind, que hubieran resultado muy útiles como avión de ataque a tierra, permanecieron en reserva.

Grupo de cazas Hurricane del 87° escuadrón.
Frente a los aviones formados en la pista de una base británica, los pilotos corren para recibir instrucciones antes de despegar para una misión.

Mala planificación del ataque a tierra

El plan de ataque a las baterías costeras requería una extraordinaria coordinación, pues contemplaba pasadas sucesivas de numerosos escuadrones de caza sobre cada una. Para empeorar las cosas, los jefes de escuadrón sólo conocieron sus objetivos minutos antes de despegar. Así como dos de las baterías antiaéreas de los flancos, con cañones de 88 mm emplazados en pozos, eran bien conocidas, apenas había datos sobre la defensa antiaérea liviana, organizada con cañones de 20 mm, emplazados en pozos y torretas. Tampoco había datos sobre los emplazamientos de los puestos de mando, abrigos de personal y depósitos de municiones. La Muralla del Atlántico estaba comenzando a tomar forma, pero era una gran incógnita a esas alturas.

Para el ataque a tierra, la RAF destinó un total de ocho escuadrones de Hurricane, sólo dos de los cuales estaban equipados con bombas; cinco de bombarderos medianos Boston, dos de Blenheim y uno de Beaufighter. Con muy pocos datos sobre sus objetivos, atacando al amanecer, con poca luz y en medio de una tremenda cortina antiaérea de las numerosas piezas de 20 mm, su misión, que era vital para el éxito de la operación, parecía más que optimista.

La protección de los convoyes

La segunda misión de la RAF era la protección de los convoyes en su aproximación a la costa francesa y, sobre todo, en las fases críticas de desembarco y reembarque. Uno de los recursos en los que la RAF confiaba era en la utilización de cortinas de humo, misión encomendada a tres escuadrones de Boston y Beaufighter. Para proteger a los convoyes, el *Fighter Command* (Mando de cazas) desplegó a dos tercios de su fuerza, en total 48 escuadrones de caza, distribuidos en 25 aeródromos del sur de Inglaterra, coordinados desde un centro de control establecido en Uxbridge, y desde el buque de mando HMS *Calpe*. A lo largo de toda la operación, desplegaron un auténtico paraguas aéreo, con un ala formada por tres o cuatro escuadrones, entre 36 y 42 aparatos, permanentemente en el aire, volando en tres niveles.

Formación de Focke-Wulf FW 190. Este aparato alemán, considerado el mejor avión de caza sobre el teatro europeo en 1942, desequilibró los combates en Dieppe.





Por debajo de 1.000 m de altitud tenían prohibido acercarse al convoy, pues los artilleros antiaéreos de la marina habían adquirido la reputación de disparar primero y preguntar después. Para aprovechar su número y compensar sus carencias, los cazas británicos tenían orden de permanecer agrupados, protegiendo al convoy, evitando el enfrentamiento individual con los aviones de la *Luftwaffe*. Pero esta táctica, aunque proporcionó una adecuada cobertura a los barcos, cedió totalmente la iniciativa a los cazas alemanes, que se dedicaron a atacar a los aviones británicos a placer, cuando las condiciones les eran favorables. Otro inconveniente importante era la escasa autonomía de los cazas británicos, que hacía que, dependiendo de sus bases de origen, algunos de ellos no pudiesen permanecer más de cinco minutos sobre Dieppe.

Una controvertida actuación

La actuación de la RAF es una de las más controvertidas de *Jubilee*. Uno de los objetivos de la operación era atraer a la *Luftwaffe* a una gran batalla para infligirle graves pérdidas, pero el resultado final fue el contrario. El objetivo primordial, no obstante, era proporcionar apoyo a las tropas de desembarco, aspecto vital de toda la operación, pero el apoyo aéreo a las tropas en tierra fue totalmente ineficaz. Los Hurricane, en los que se habían depositado muchas esperanzas, fracasaron en su papel de cazabombarderos. Las más de 500 bombas lanzadas sobre las baterías costeras no lograron causar el menor daño.

Los P-51 Mustang, de fabricación estadounidense y utilizados en la operación como aviones de reconocimiento, no lograron proporcionar información sobre las fuerzas alemanas a lo largo de la mañana, ni sobre la desesperada situación en Puys. Además, perdieron diez aparatos en un total de 72 salidas. Sólo la cortina de humo, tendida inicialmente por los nuevos Boston, se reveló eficaz para ayudar a las lanchas de desembarco. El fuego antiaéreo propio dio cuenta de varios aviones también, pues los artilleros disparaban a todo lo que se acercaba y no reconocían claramente como propio, produciendo además un elevado gasto de munición. Este peligro era mayor aún para los Mustang, cuya silueta recordaba a la del Me 109 y, como era nuevo, apenas era conocido por las dotaciones de la *Royal Navy*. En algunas ocasiones los Spitfire llegaron a disparar sus ametralladoras sobre sus propios barcos, tras recibir fuego antiaéreo de ellos.

El despliegue de la *Luftwaffe* en Francia

La *Luftwaffe* disponía de unos 300 cazas en Francia, menos de la mitad de los que disponían en ese momento los británicos,

Caza alemán Focke-Wulf FW 190

Equipado con un motor radial BMW de 1.700 CV de potencia, estaba armado con dos ametralladoras MG 131 de 13 mm montadas sobre el capot del motor y cañones MG 151 de 20 mm en las alas. La cabina era amplia y le permitía al piloto una visión de 360 grados. Podía llevar un depósito externo de combustible lanzable para incrementar su radio de acción.

aunque contaba con la ventaja del mayor tiempo de estancia sobre el objetivo y de la notoria superioridad de los Fw 190 sobre cualquier otro caza aliado. Los cazas alemanes comenzaron a llegar a Dieppe poco después de las 06:00 h, seguidos por los bombarderos Junkers Ju 88, Heinkel He 111 y Dornier Do 217 muy posteriormente, a partir de las 10:00 h.

El 19 de agosto sólo había dos *Jagdgeschwader* (JG, alas de caza) en Francia, la JG 2 y la JG 26, encuadradas en la *Luftflotte* 3, al mando del general Hugo Sperrle. A pesar de las exigencias del teatro mediterráneo, la *Luftwaffe* había dejado en Francia unidades muy experimentadas, perfectamente conocedoras del terreno en que se desenvolvían. Los ocho jefes de grupo eran asimismo veteranos con experiencia en combate, todos ellos ases reconocidos. El 19 de agosto, la RAF se enfrentaría a un adversario muy bien preparado, alerta y equipado con mejor material.



La dotación de un bombardero británico posa alegre y relajada para la foto. Su actitud habría de cambiar radicalmente cuando entraran en combate.

Además, los alemanes disponían de la ventaja de las instalaciones de radar desplegadas a lo largo de la costa francesa. Dieppe poseía uno de los ocho equipos Freya, en Pourville, uno de los objetivos aliados, capaz de detectar aviones desde más de 100 km y conectado directamente con los mandos de caza y marina. Para suplementar al Freya, había dos radares Würzburg, de menor alcance, pero más precisos, sobre todo para suministrar datos de altura, para dirigir las baterías antiaéreas.

Además de las escuadrillas de caza, la *Luftwaffe* contaba, en el sector de la batalla, con elementos de las *Kampfgeschwader* (KG, "alas de combate", nombre aplicado a las unidades de bombarderos) 2 y 40, equipadas con bombarderos de diverso tipo. Aunque no hay cifras exactas, probablemente existían operativos unos 140 Dornier Do 217 E, 100 Junkers Ju 88 A-4 y 70 Heinkel He 111, un total de 310 aviones.

La JG 26 entra en acción

La *Luftwaffe* no se hallaba totalmente preparada para una operación de tal envergadura y muchos de sus pilotos se encontraban de permiso, por lo que las diversas unidades tardaron horas en estar plenamente operativas. Los primeros aviones en llegar al sector lo hicieron en muy escaso número, de forma aislada, y se limitaron a hostigar a los atacantes, sobre todo si descubrían aviones aislados.

La JG 26, al mando del comandante Schopfel, fue la primera en entrar en acción, ya que estaba basada en la zona de St. Omer y Abbeville. Los primeros aparatos comenzaron a despegar de sus bases poco después de las 05:40 h, al tener noticias del ataque. En su mayor parte eran Fw 190, pero había también algunos Me 109. Entre sus filas había varios ases. El propio Schopfel contaba ya con 40 victorias y otros pilotos lo superaban.

Su 1ª Escuadrilla fue la primera en entrar en combate, con diez aparatos, hacia las 06:20. Uno de los primeros derribos lo consiguió el capitán Bolz, veterano de la Guerra Civil española, que abatió en rápida sucesión a dos Mustang de reconocimiento, en su ruta de aproximación a Dieppe.

Masiva presencia aérea alemana

No fue hasta cerca de las 07:00 h cuando los alemanes empezaron a agruparse en

número considerable para atacar de forma más o menos organizada.

A partir de este momento, comenzaron a producirse los combates aéreos y los derribos se generalizaron. Ya desde el principio, los aviones abatidos fueron más numerosos en el bando aliado. Los aparatos alemanes llegaban en grupos de entre veinte y treinta, reunidos antes de acercarse a la zona de combates. Antes de las 08:00 h, en apenas media hora de enfrentamientos, diez Spitfire habían sido abatidos sobre la ciudad. Con todo, el número de cazas alemanes sobre Dieppe, en esas primeras horas, nunca superó los cincuenta aparatos.

A partir de las 08:30 h, las unidades basadas en los alrededores de St. Omer se unieron por fin al combate. Desde las 09:40 h los elementos de la JG 2 comenzaron a aparecer desde sus bases en el sector de Abbeville. El mayor número de cazas alemanes estuvo presente entre las 09:30 h y las 11:30 h, más de 100; en la hora siguiente, algo más de 50 y, entre las 13:00 h y las 14:00 h, algo más de 100 de nuevo.

Bombardeo aliado sobre Abbeville

El bombardeo de los B17 *Flying Fortress* ("fortalezas volantes") neutralizó el aeródromo de Abbeville durante más de cuatro horas, siendo este uno de los pocos éxitos de la aviación aliada durante la operación, que destruyó muchas instalaciones terrestres y tres cazas.

En total lanzaron 96 bombas de 227 kg. Era la segunda misión de la 8ª Fuerza aérea, que utilizó 24 aparatos escoltados por cuatro escuadrones de Spitfire IX. Las fortalezas volantes, poco después de las 10:00, lanzaron sus bombas desde 7.000 metros de altura, para minimizar los riesgos. Los bombarderos regresaron a sus bases sin daños, pero no así los cazas de escolta, que sufrieron varios derribos a manos de los Fw 190. Cabe preguntarse si no hubiese sido mejor utilizar más aparatos en este tipo de objetivos, dado el éxito obtenido, para apoyar el desembarco.



Piloto de la RAF subiendo a bordo de un Spitfire. Estos cazas británicos realizaron numerosas misiones sobre Dieppe, pero se vieron muy limitados por su escasa autonomía.

Ataque a los barcos británicos

Por su parte, los alemanes enviaron sus bombarderos, que pertenecían, fundamentalmente, al KG 2, basado en Holanda. También participaron He 111, Do 217 y Ju 88 A-4. Los Do 217 realizaron unas 145 misiones y los cazas, más de 800. Los Do 217 comenzaron a llegar cerca de las 10:00 h, escoltados por los Fw 190, siendo su objetivo los barcos que se encontraban ante la costa, a los que atacaron desde una altitud media. Se entablaron furiosos combates entre los Spitfire, que intentaban interceptar a los bombardeos y a los cazas de escolta alemanes.

Veinte minutos más tarde, se unieron al ataque contra las unidades de la *Royal Navy* los cazabombarderos Fw 190, que atacaron en picada. La situación comenzaba a ponerse difícil para los británicos. No obstante, la visibilidad era mala, por los incendios en tierra y por las repetidas cortinas de humo, lo que dificultaba mucho, para ambos bandos, el ataque a blancos tanto en tierra como en el mar.

Ases alemanes en la batalla

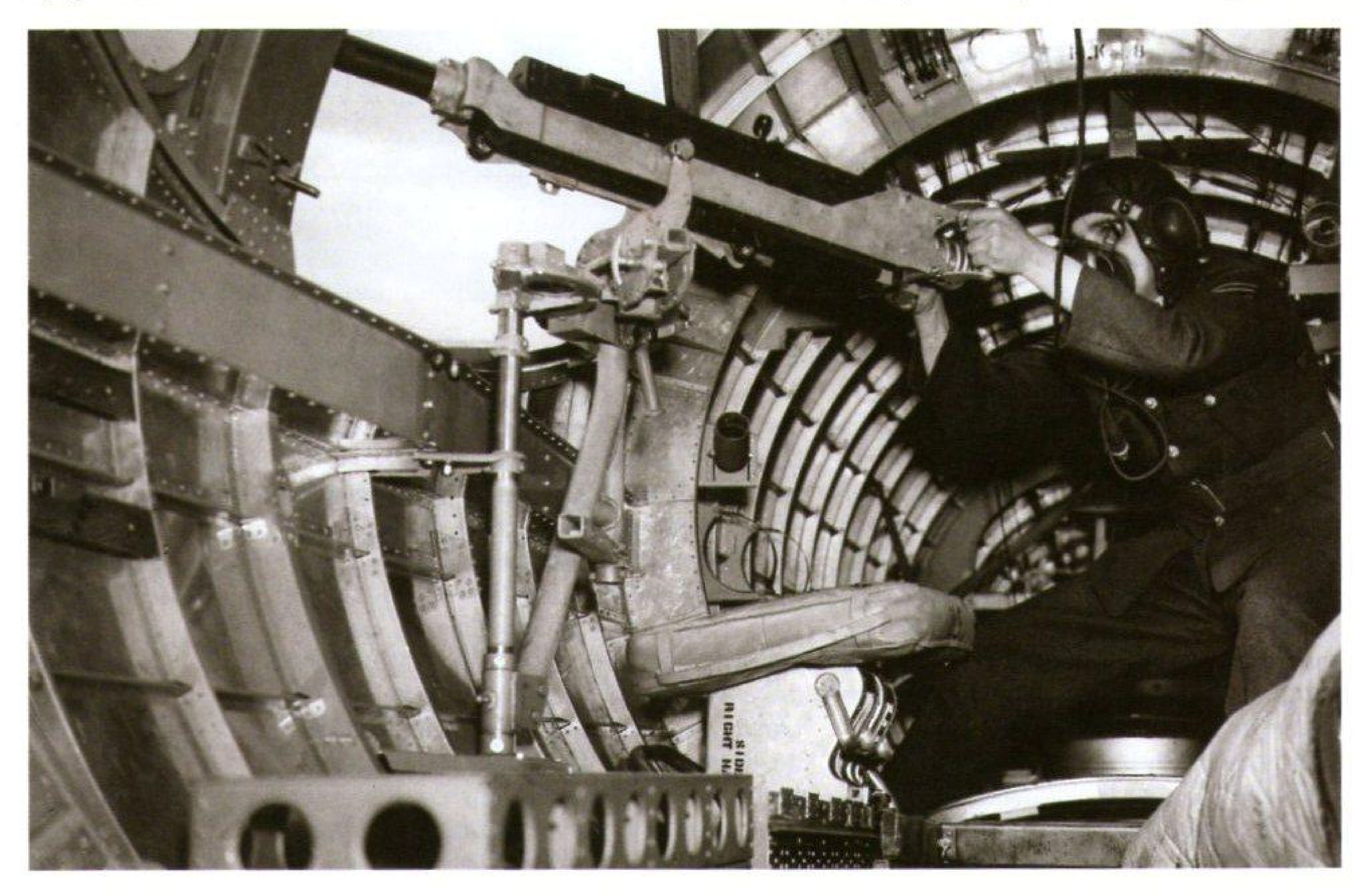
Muchos pilotos de la *Luftwaffe* realizaron tres misiones en el día y uno de ellos incluso llegó a realizar seis. El piloto de caza más destacado fue Josef Wurmheller, que, pese a estar herido, derribó un Blenheim y seis Spitfires, elevando su cuenta personal a 60 aparatos, con lo que agregó las hojas de roble a su Cruz de Caballero; acabaría la guerra con 106 victorias.

Otro piloto destacado fue el capitán de escuadrilla Siegfried Schnell, con cinco Spitfires derribados, que elevaron su cuenta a 70 aparatos. Al final del día, menos de la mitad de los cazas alemanes estaban operativos, en gran parte debido al elevadísimo consumo de munición de 2 cm, que tuvo que ser repuesta precipitadamente por transporte aéreo.

Las cortinas de humo

Una de las pocas misiones que la RAF llevó a cabo con eficacia fue la creación de cortinas de humo, por parte, principalmente, de los bombarderos bimotores Boston. La más eficaz de estas cortinas duró desde las 05:10 hasta las 06:00 h y sirvió para cubrir las primeras oleadas que desembarcaron en Dieppe durante su aproximación a la playa.

A lo largo de la mañana se hicieron repetidas peticiones para tender más cortinas de



Artillero de la dotación de un bombardero B-17 manejando una de las trece ametralladoras del calibre 50 con que estaba armado cada uno de los Boeing B-17 *Flying Fortress*.

humo, pero apenas había aviones disponibles para ello. No obstante, unidas al humo proveniente de los incendios y los combates, hicieron que la visibilidad desde el aire fuera cada vez peor y dificultara la acción de los aviones para apoyar las tropas de tierra.

La misión de tender cortinas de humo era ingrata y peligrosa. Los bombarderos debían volar a muy baja altura, apenas a 50 m del suelo, a poca velocidad, totalmente expuestos al intenso fuego de la *Flak* (artillería antiaérea alemana).

Ataques a las baterías antiaéreas

Aparte de los ataques sobre las baterías de los flancos para apoyar el ataque de los comandos, se hicieron ataques infructuosos sobre las baterías antiaéreas denominadas Rommel y Bismarck.

Una de las primeras misiones la realizaron los Boston del 418° Escuadrón y los Hurricane IIB del 174° Escuadrón. Los 12 aparatos de este último despegaron de su base en Ford a las 04:40, armados cada uno con dos bombas de 250 kg y localizaron su blanco, la batería antiaérea con nombre clave Hitler, con piezas de 8,8 cm en pozos de hormigón. La atacaron entre las 05:15 h y las 05:20 h, con una ligera picada, soltando las bombas a una altura de entre 300 y 450 m, pero el resultado fue nulo, como tantos otros bombardeos ese día. El escuadrón perdió cuatro pilotos a lo largo de la jornada.

Conforme la situación en tierra iba empeorando y la oposición aérea crecía, las misiones se diversificaron para intentar frenar a los alemanes en sus contraataques. Así, a las 10:39 h se solicitó apoyo por el mayor número posible de cazas sobre los acantilados que dominaban la playa. El número de escuadrones sobre Dieppe se incrementó de tres a seis y posteriormente a nueve para proporcionar un paraguas protector contra la *Luftwaffe*.

Los ataques a las baterías se revelaron muy costosos debido a la creciente eficacia del fuego antiaéreo alemán, especialmente de las piezas de 2 cm. A modo de ejemplo, en un ataque a la batería antiaérea Hindenburg, el 245° Escuadrón, dotado de Hurricane, perdió tres aparatos. Una de las pérdidas más sensibles en los primeros ataques fue la del jefe del 174° Escuadrón, el francés Fayolle, que en su primera salida con los Hurricane, tras bombardear la batería Hitler, ametralló el aeródromo de St. Aubin. Se perdió de vista durante esa fase para no volver a saberse nada de él, hasta que se localizó su tumba en 1998, en un cementerio cercano. Este escuadrón perdería cinco aparatos a lo largo de la jornada, tres pilotos morirían y dos caerían prisioneros.



Caza inglés
Supermarine Spitfire

Este avión monoplaza se hizo famoso durante la batalla de Inglaterra, pero siguió activo hasta el final de la guerra.

Cobertura aérea de la retirada

Después de las 11:00 h, los alemanes ya sabían que la batalla estaba ganada y continuaron los furiosos combates contra los cazas británicos que intentaban cubrir la retirada. Las mayores pérdidas las sufrieron, en esta fase, los Spitfire que patrullaban a altura media y baja, pues representaban blancos estupendos para las pasadas en picada de los Fw 190. En una de ellas, el piloto alemán Botteher derribó dos Spitfire del 232° Escuadrón.

Los bombarderos alemanes también lo estaban pasando mal, pues tenían muchas

dificultades para encontrar blancos y los cazas británicos se concentraban en ellos, aun a costa de hacerse más vulnerables a sus contrapartes alemanes.

Se intensificaron los ataques de diversión, para alejar a los aparatos alemanes de la zona del combate, como el realizado en el sector de Ostende. Pero, a las 13:10 h, la batalla había terminado en la playa. Poco después de las 14:00, la última lancha ya se encontraba a 5 km de la costa francesa.

La última oleada de cazabombarderos aliados, con aviones de los escuadrones 3°, 87° y 174°, despegó a las 13:30, sin objetivos precisos, para contribuir a cubrir la retirada. El jefe del 3er Escuadrón fue abatido por un Fw 190. La misma suerte corrió otro Hurricane, poco después de las 14:30 h.



Un Dornier DO 217 realizando una misión de reconocimiento sobre el campo de batalla. La *Luftwaffe* estuvo a la altura de las circunstancias.

La *Luftwaffe* hostiga el regreso de los convoyes

El viaje de regreso de los buques se realizó en medio de un intenso hostigamiento por parte de la *Luftwaffe*, que produjo más bajas en el interior de las lanchas y destructores. El HMS *Berkeley* fue hundido y se produjeron más derribos de aviones aliados por el fuego propio, de las baterías de las naves en retirada.

Durante las primeras horas de la tarde, aparecieron espesas nubes, que proporcionaron cierta cobertura a los bombarderos, los cuales siguieron hostigando a los buques hasta sus puertos de destino, en Portsmouth y Newhaven, aunque sin obtener éxito alguno, salvo perder algunos aparatos más.

Poco después de las 19:30 h, cesaron las operaciones aéreas por ambas partes, excepto vuelos esporádicos de reconocimiento y de rescate de pilotos en el mar. El *Air Sea Rescue* (servicio británico de rescate de pilotos en el mar) trabajó mucho durante el día, recuperando a 14 pilotos, aunque al precio de perder tres lanchas, 15 muertos y 14 desaparecidos entre sus tripulantes.

El saldo de la batalla aérea de Dieppe

La "batalla por las cifras" se prolongó durante meses entre ambos bandos. La RAF reclamaba haber destruido entre 150 y 200 aparatos alemanes. La estimación oficial era de 91 derribos seguros y 44 probables. Las cifras reales eran de 48 aparatos destruidos, incluidos aquellos en tierra, con un total de bajas de la *Luftwaffe*, incluidas las de las baterías antiaéreas, de 104 muertos y 58 heridos. Perdieron 23 cazas y 25 bombarderos.

Por su parte, los alemanes reclamaron 112 aparatos derribados. La RAF admitió 106 pérdidas en 2.614 salidas: 88 cazas, 8 aviones de reconocimiento y 8 bombarderos, con 67 pilotos muertos. Otros 14 aparatos quedaron fuera de combate por diversas causas. Los recuentos más imparciales han elevado la cifra de pérdidas a 118 aparatos; 101 derribados en combate aéreo y el resto por la *Flak*. Por tipos de aviones, la RAF perdió 70 Spitfire y 40 quedaron gravemente averiados, 27 Hurricane y 14 con graves daños, 11 Mustang, 2 Typhoon, 7 Boston y 1 Beaufighter.

BATALLA AÉREA SOBRE LA CIUDAD FRANCESA DE DIEPPE

Sobre los cielos de Dieppe tuvo lugar la mayor batalla aérea del frente occidental hasta entonces. Uno de los objetivos aliados era atraer a la Luftwaffe a una batalla de desgaste, pero el resultado se volvió contra ellos.



Los británicos desplegaron un enorme número de aparatos para cubrir a las fuerzas de ataque y atraer a la *Luftwaffe*

- **46** escuadrones de cazas Spitfire
- **8** escuadrones de cazabombarderos Hurricane
- **3** escuadrones de cazabombarderos Typhoon
- **4** escuadrones de cazas y reconocimiento de Mustang
- **7** escuadrones de bombarderos Boston y Blenheim

Focke Wulf 190 A-4

- Peso: **4.400 kg**
- Techo: **11.500 m**
- Armamento: **4 x 20 mm**
  2 x 13 mm
- Velocidad: **650 km/h**
- Radio de acción: **800 km**

Douglas Boston

- Techo: **7.500 m**
- Dotación: **3 hombres**
- Armamento: **hasta 7 ametralladoras de 7,7 mm y 2.000 kg de bombas**
- Velocidad: **540 km/h**
- Autonomía: **1.700 km**

LUFTWAFFE	**Contras**	Inferioridad numérica.
	Pros	Operaba muy cerca de sus bases.
		Tenía mayor disponibilidad de aparatos.
		Contaba con un gran número de Fw 190, el mejor caza del momento.

A lo largo de la mañana, los cazas alemanes se fueron haciendo con el control del cielo. La eficacia de sus bombarderos, por el contrario, fue muy limitada.

PÉRDIDAS	**RAF**	***LUFTWAFFE***
	106 derribados. **14** dañados sin posibilidad de reparación.	**48** aparatos derribados y destruidos en tierra.


BL6





Gonzalo Naya Folgoso

7 EL FINAL DE UNA OPERACIÓN FRACASADA

Tras fracasar estrepitosamente en conseguir sus objetivos iniciales, las tropas aliadas intentaron reembarcar y volver a los buques. Pero el desorden que había caracterizado a toda la operación *Jubilee* no hizo sino aumentar en esta caótica retirada. Fue entonces que las fuerzas destinadas al ataque sobre Dieppe sufrieron la mayor parte de sus bajas. El primer intento de desembarco aliado en Normandía llegaba a su fin con duras lecciones para el futuro.

Una hora infernal

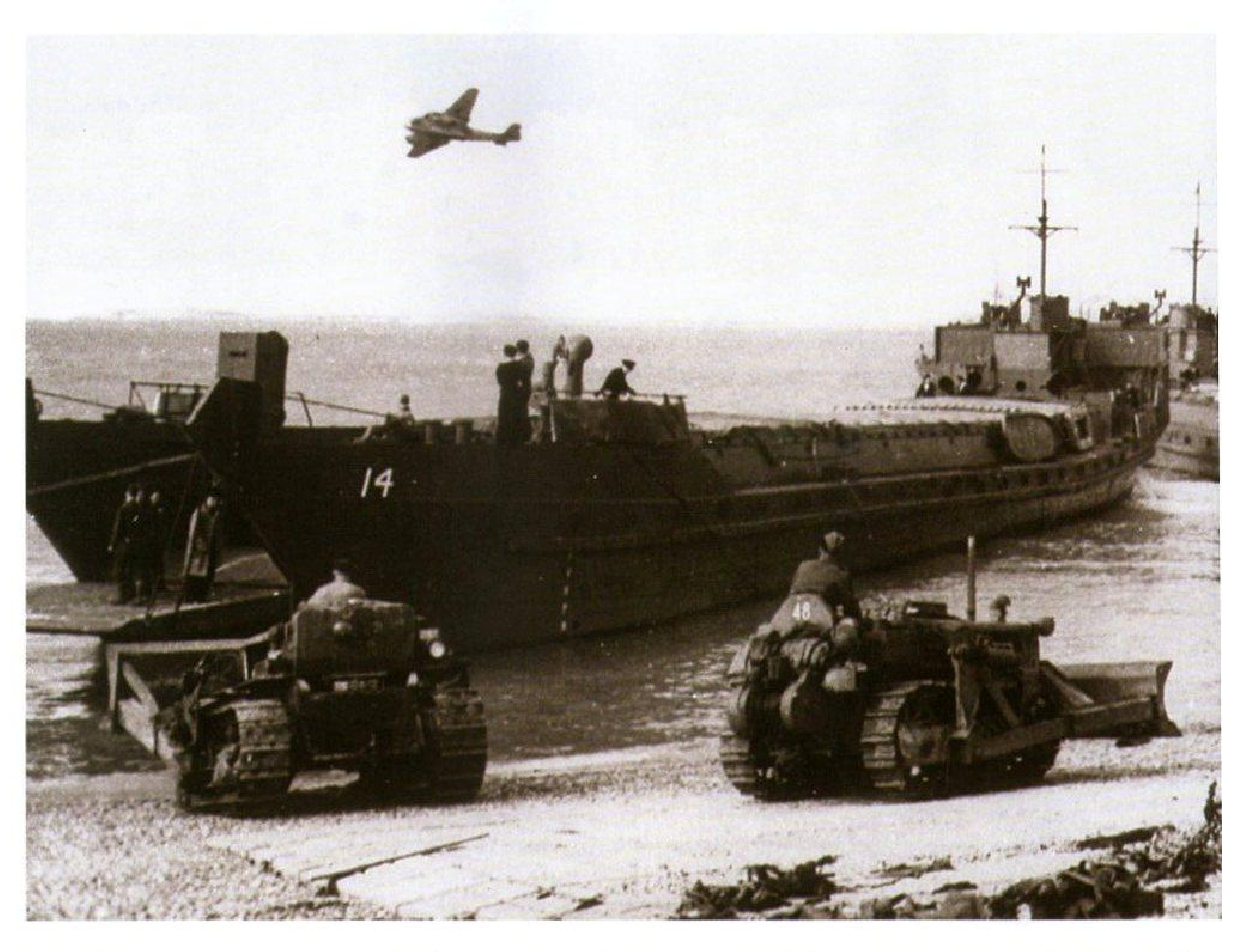
En la Playa Verde, en la que los escasos defensores alemanes se contentaron con seguir y hostigar a los canadienses tras haber rechazado el desembarco, la retirada se realizó de un modo más o menos ordenado. No obstante, el retraso en el plan de reembarque propició que los alemanes se acercasen demasiado a la costa y, en la última hora antes de reembarcar, los dos batallones canadienses sufrieron la mayor parte de las bajas de toda la operación, más del 20 % sólo en esa hora. Los últimos momentos fueron de verdadero caos, a pesar de los prometedores inicios.

Algunos de los que volvieron a Inglaterra.
Los soldados que regresaron al Reino Unido eran afortunados de poder contar su experiencia, pero no estaban orgullosos del resultado.

En Puys, la situación fue mucho peor y muy pocos atacantes lograron reembarcar. La LCA 209, la única que ofrecía cierta protección, logró acercarse a la playa, donde fue literalmente asaltada por una multitud de soldados que buscaban la salvación. Repetidamente alcanzada por el fuego alemán, se hundió a unos 50 m de la orilla. Sólo sobrevivieron un soldado y dos tripulantes.

El plan original de reembarque preveía que los tanques y la mayor parte de las tropas lo hiciesen directamente desde la playa de Dieppe. Nada más lejos de lo que ocurrió en realidad.

Dado el volumen del fuego alemán, Roberts decidió que se acercasen a la playa sólo las LCA, para embarcar a los sobrevivientes y transbordarlos posteriormente a las LCT, a las que se les prohibió aproximarse a la costa. Nuevamente hubo descoordinación, pues se comunicó inicialmente que el



Lanchas de desembarco durante unos ejercicios en la costa británica. Los pequeños *bulldozer* resultaban muy útiles durante las operaciones anfibias, pero poco más.

reembarque tendría lugar a las 10:00 h, pero, poco después, se pospuso hasta las 11:00 h. Esa hora, vital para que las tropas se reorganizaran y coordinaran sus movimientos, resultó costosísima en vidas y oportunidades.

Una difícil evacuación

Al amparo de una gran cortina de humo tendida por los destructores y bombarderos Boston en vuelo rasante, a las 10:45 h la primera lancha se acercó a la altura del casino para evacuar a los heridos. Aunque la operación comenzó bien, los sobrevivientes de la playa se abalanzaron sobre la lancha, perdiendo el escaso orden que quedaba en tierra. Tres lanchas Eureka cargaron cada una más de 70 hombres en la Playa Blanca, más del doble de su capacidad teórica, y se retiraron bajo el fuego. Una cuarta resultó hundida.

En la Playa Roja, ocho lanchas intentaron rescatar a los sobrevivientes del *Essex Scottish*, pero no gozaban de la protección que, en el otro sector, ofrecía el casino. Seis de ellas fueron destruidas por el fuego enemigo. Otras lanchas con el mismo objetivo tocaron tierra en el otro extremo de la playa, donde evacuaron a miembros de otros batallones más afortunados. En la precipitación por ser evacuados y aprovechar el espacio se tiraban por la borda los cadáveres e incluso algunos heridos inconscientes o muy débiles, a los que se daba por muertos.

Al desvanecerse la cortina de humo, el fuego alemán se hizo más preciso y las lan-



chas tuvieron muchas más bajas. Las LCT cargadas de heridos hacían agua por sus rampas averiadas o destrozadas y los hombres en el interior achicaban agua con sus cascos desesperadamente. Las peticiones de apoyo artillero y de más humo se sucedían dramáticamente, sin efecto.

El fin de la operación de rescate

A media mañana apenas alguna lancha se aventuraba hasta la orilla. Los sobrevivientes, aislados, se apiñaban en las limitadas coberturas de que disponían, y los alemanes iban gradualmente cerrándose sobre la playa. Grupos aislados de canadienses comenzaron a rendirse al ser rodeados. Los primeros fueron un grupo de los *Fusiliers Mont Royal*. A las 12:20 h, desde el *Calpe*, Roberts ordenó que cesasen todos los intentos de rescate. Todo había acabado.

En ese momento la *Royal Navy* sufrió su baja más grave, cuando el destructor HMS *Berkeley* fue atacado por un Do 217 que le lanzó cuatro bombas. Dos lo alcanzaron en el costado de estribor, delante del puente, partiéndole la quilla. Tuvo que ser rematado con torpedos poco después. Quince miembros de la tripulación se hundieron con él.

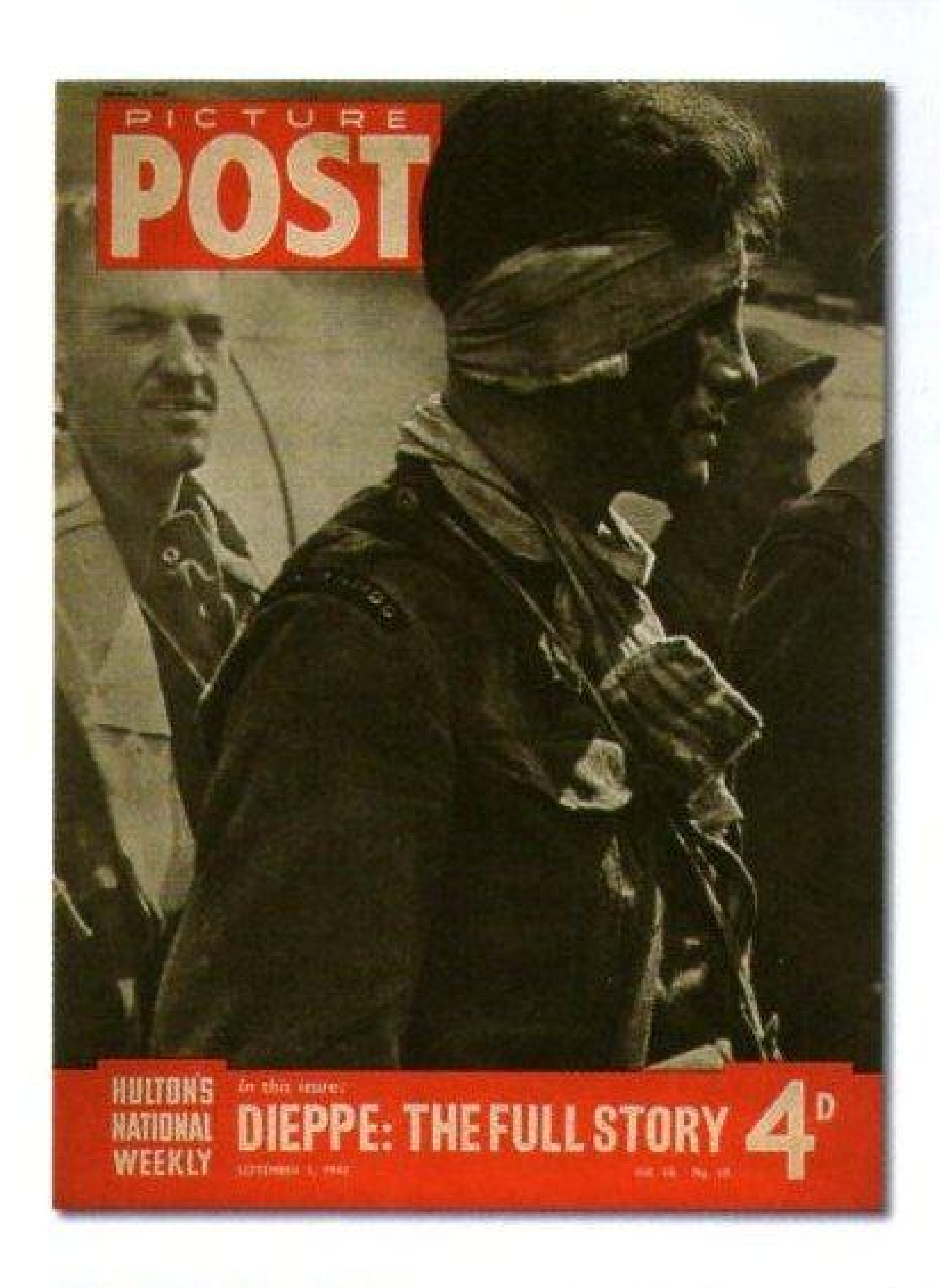
A las 13:04 h aún se recibían desesperados mensajes desde la playa solicitando apoyo artillero. Aunque se ordenó la destrucción de los tanques, en muchos casos esto no se llevó a cabo porque se estaban usando como cobertura.

La 'dura lección' del fracaso en Dieppe

Si bien la operación *Jubilee* no había sido planificada como la apertura del "segundo frente" que reclamaba Stalin ni como el inicio del asalto al continente europeo por las tropas aliadas, la magnitud del desastre sufrido, tanto en sus operaciones anfibias como en las aéreas, desalentaron las expectativas puestas en un desembarco en gran escala sobre el territorio francés. La propaganda británica intentaría minimizar ese fracaso, presentándolo como una operación destinada a poner a punto sus tácticas y probar la resistencia enemiga. Pero dadas las bajas y pérdidas sufridas, se trató de una lección más que dura para las fuerzas aliadas.

Alrededor de la 13:00 h, Roberts decidió realizar un reconocimiento y el *Calpe* atravesó la cortina de humo, para encontrar un panorama devastador en la playa. Sólo había restos hundidos o humeantes y ningún signo de resistencia organizada. Centrado por el fuego, se retiró tras la cortina de humo y ordenó la retirada hacia Inglaterra. Había perdido toda esperanza de rescatar a más hombres. En total, se había recogido a unos 1.000 soldados.

La rendición y un duro saldo



Portada de la revista *Picture Post*.
Con la imagen de uno de los soldados canadienses que logró volver, se anuncia un extenso reportaje sobre Dieppe.

A las 13:08 h, con la 10ª Panzer ya en posición en las afueras de la ciudad de Dieppe, se dio la orden de rendición en la playa. Merrit había discutido la situación con varios oficiales y llegaron a la conclusión de que toda resistencia era ya inútil.

De los hombres que habían desembarcado en la playa de Dieppe, pocos volvieron a Inglaterra. De los 582 efectivos del *Royal Hamilton Light Infantry* 197 murieron y 175 fueron hechos prisioneros; de los que volvieron, 108 estaban heridos; sólo un oficial, el capitán Hamilton, no estaba herido. El *Essex Scottish* desembarcó 553 hombres y sólo 42 volvieron vivos; 131 murieron y 382 fueron hechos prisioneros. Los *Fusiliers Mount Royal* desembarcaron en número de 584, de los que 119 murieron y 344 acabaron la guerra en campos de concentración. Los *Royal Marines* sufrieron 66 muertos o capturados y 31 heridos. A estas bajas hay que añadir las del personal de las lanchas de desembarco, zapadores, ingenieros y personal de transmisiones.

Entre los muchos oficiales hechos prisioneros se encontraba el general Southam, que llevaba consigo toda la documentación sobre la operación, que así cayó íntegra en manos alemanas. Al atardecer, el primer tren cargado con 174 heridos alemanes y 347 aliados salió hacia Ruán. Poco después de la medianoche, partiría otro con otros 240 heridos aliados. Poco después de las 19:00 h, los prisioneros que podían valerse por sí mismos marchaban hacia Envermeu, a 15 km de Dieppe, donde pasaron la noche y, al día siguiente, fueron trasladados a un campo de prisioneros francés a 40 km de París.

En Inglaterra una interminable procesión de heridos llegaba a los puertos base, y pronto saturaron las precarias instalaciones sanitarias. Debido a la terrible desorganización, la última lancha con heridos no pudo depositarlos en tierra hasta las 02:15 h del día 21.

Una operación demasiado costosa

El costo de la operación *Jubilee* había sido demasiado alto. Los canadienses habían sufrido 906 muertos de un total de 3.367 bajas; los comandos, 270 y la *Royal Navy*, 550. El total de prisioneros capturados por los alemanes fue de 2.195. Además, los aliados perdieron 29 tanques Churchill, 7 Dingos y numerosas armas livianas. Tal vez a modo de compensación, como en otras tantas ocasiones en la historia militar británica, se concedieron tres *Victoria Cross*, al comandante Patrick A. Poteous del Comando 4, al teniente coronel Merrit del *South Saskatchewan* y al capitán J. W. Foote, capellán del *Royal Hamilton*.

Los alemanes sufrieron bajas muy inferiores, poco más de 600 hombres. De ellos, 132 muertos y 8 prisioneros. La *Luftwaffe*, un total de 104 muertos y 58 heridos. El número total de prisioneros alemanes llevados a Inglaterra fue de 37. Las pérdidas en material, aparte de la Batería 813, se redujeron a dos cañones de



7,5 cm, dos de 3,7 cm y dos de 4,7 cm, así como tres ametralladoras y dos camiones.

La batalla de la propaganda fue también una derrota aliada. Los intentos por ocultar la realidad y justificar las pérdidas y los retrasos en suministrar información llevaron a los medios de comunicación a utilizar fuentes alemanas, que se revelaron dramáticamente precisas y veraces. La propaganda alemana utilizó las fotos de la derrota por todo el mundo e incluso fueron publicadas en periódicos británicos y americanos.

Los motivos de un fracaso

Las causas de la derrota anglo-canadiense hay que buscarlas en haber subestimado las defensas alemanas debido a un grave error de inteligencia y a la elaboración de un plan demasiado rígido, rigidez que se extendió a lo largo de la cadena de mando: con frecuencia, al producirse la baja de los oficiales, sus subalternos no eran capaces de actuar con iniciativa propia, algo muy habitual entre los aliados a lo largo de la Segunda Guerra Mundial.

Lanchas de desembarco del tipo mixto.
Antes de partir hacia el canal de la Mancha son cargadas con vehículos y todo tipo de equipamento en un puerto británico.

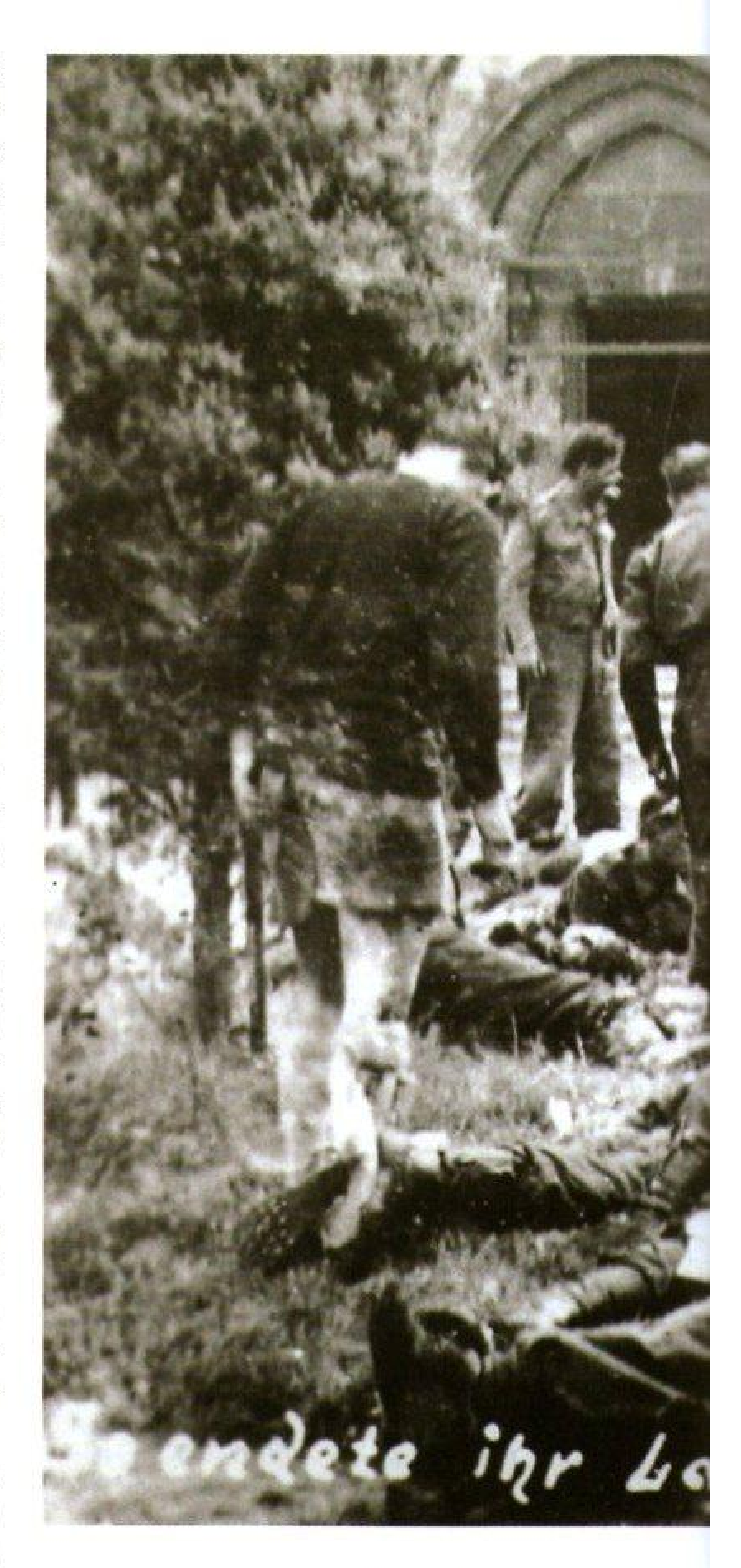
Tumbas de canadienses en Dieppe y Rouen

Las tropas canadienses fueron las que mayor cantidad de bajas sufrieron durante la operación *Jubilee*, a punto tal que sobre el camino que une Dieppe con Ruán se encuentra el *Canadian War Cemetery* (Cementerio de guerra canadiense). En él están enterrados 948 de los más de mil muertos que cayeron en la operación anfibia. Otros fueron sepultados en el cementerio de Ruán.

El apoyo de fuego naval fue totalmente ineficaz y, además, se vio muy obstaculizado por el espeso humo. La mayor parte de los barcos estaban a más de 6 km de la costa para evitar el fuego de las baterías alemanas. Aún así, el *Garth* recibió cuatro impactos y disparó más de 600 proyectiles de 4 pulgadas antes de ser designado para escoltar a las lanchas en retirada. A lo largo de la mañana la confusión fue en aumento, con diversos buques, alrededor del buque de mando *Calpe*, solicitando permiso para acercarse y proporcionar ayuda a las tropas en tierra. Para muchos comandantes, su única visión era una gran cortina de humo que ocultaba la costa a través de la cual emergían en completo desorden lanchas de desembarco cuya identidad y órdenes desconocían o a través de la cual desaparecían buques de diverso tipo que tal vez no volverían a ver.

A lo largo de la batalla, la actuación de los buques de apoyo fue poco eficaz, en general. Las comunicaciones y el control fallaron estrepitosamente y los destructores de apoyo se dedicaron a acercarse a la costa y atacar blancos ocasionales cuando lo consideraban oportuno y veían, a criterio de los comandantes, posibilidades. De todas formas, poco podían hacer con sus cuatro cañones de 4 pulgadas. Sólo el HMS *Albrighton* logró silenciar, momentáneamente, la batería antiaérea sobre Pourville.

El control de fuego desde las unidades desembarcadas también constituyó un sonoro fracaso, pues los observadores avanzados o bien cayeron casi al principio o no lograron establecer una comunicación eficaz. Una de las unidades navales más destacadas fue el buque LCF (L) 2, que luchó con gran coraje y resolución, acercándose a la costa para proporcionar apoyo directo a las tropas de tierra, a costa de recibir un intenso fuego y sufrir elevadísimas bajas entre su dotación. Finalmente, casi fuera de combate, con todas sus piezas inutilizadas, ardiendo y sin gobierno, acabó hundiéndose.



Una concepción equivocada

La operación contra Dieppe, que inicialmente fue concebida como poco más que una incursión de comandos en gran escala, por unos mandos envalentonados por los éxitos de Vaagso y Saint Nazaire, fue creciendo en complejidad y ambición hasta que llegó a convertirse en la cancelada *Rutter* y, posteriormente, en la catastrófica *Jubilee*. Tal concepción errónea llevó a extremos absurdos, como el empeñarse



Relajación tras la batalla de Dieppe. **Prisioneros canadienses en las afueras de la ciudad, al atardecer del 19 de agosto. No todos fueron tan afortunados para poder contarlo.**

en lanzar los pesados tanques a una playa de cantos rodados, o el apostarlo todo al factor sorpresa, despreciando el imprescindible fuego de apoyo.

Jubilee, en modo alguno, podía considerarse una mera "incursión" o "un reconocimiento en fuerza", y no cumplía ninguno de los requisitos mínimos que deben pedirse a una operación de desembarco en gran escala. Así lo muestran la pérdida de la sorpresa táctica, la utilización de tropas sin experiencia en operaciones anfibias, la falta de una adecuada superioridad de fuego sobre el defensor, la ausencia de un imprescindible apoyo de fuego naval o aéreo, la falta de un control eficaz sobre el conjunto de la operación y de flexibilidad para adaptarse a las circunstancias cambiantes durante el combate.

A lo largo de la operación, el descontrol sobre las fuerzas desembarcadas fue casi total. Cada batallón actuó por su cuenta lo mejor que pudo, en medio del desorden y el caos. Una vez rota la cadena de mando,

no hubo capacidad de reacción. Los soldados se quedaron clavados en el terreno y las escasas y esporádicas iniciativas individuales no lograron desequilibrar la balanza. En general, no faltó valor, pero este no suele ser suficiente para compensar un plan desastroso, elaborado sobre premisas erróneas. Una vez que los rígidos horarios previstos se vieron superados, no se reaccionó adecuadamente, ni para explotar las debilidades del enemigo o los eventuales éxitos de alguna unidad, ni para llevar a cabo una retirada bajo presión, una de las maniobras más difíciles de realizar.



Una de las numerosas placas recordatorias de las unidades que participaron en el desembarco, que se encuentran a lo largo del paseo marítimo de Dieppe.

Por su parte, las operaciones de los comandos se desarrollaron casi como si se tratara de operaciones independientes del desembarco principal. Sólo la incursión del grupo de Lovat consiguió sus objetivos, a pesar de los contratiempos iniciales. El ataque en el otro flanco quedó frenado, lejos de sus objetivos y, a pesar del arrojo de algunos mandos, las unidades desembarcadas no fueron capaces de readaptarse a las circunstancias.

Los soldados canadienses derrocharon valor, pero demostraron una enorme falta de experiencia. Evidentemente no eran las tropas adecuadas para este tipo de operaciones. El empleo de los blindados británicos Churchill resultó un sonoro fracaso. Desde luego este tanque no era el más indicado para estas misiones, pues tenía una capacidad muy limitada para enfrentarse a la infantería y superar fortificaciones y, además, su uso en una playa tan complicada como la de Dieppe fue una temeridad innecesaria.

Las duras lecciones de una experiencia innecesaria

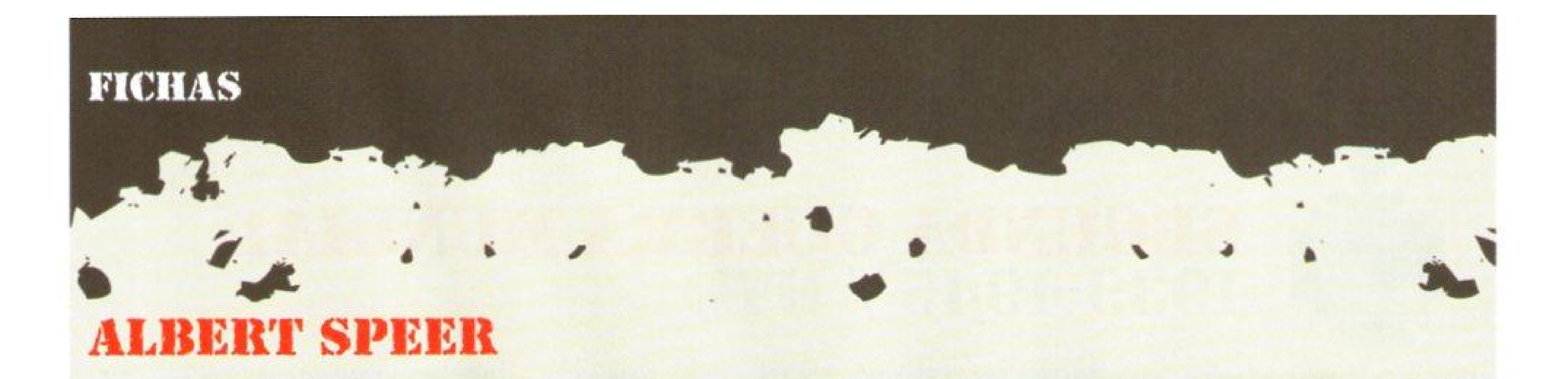
Aunque Churchill justificó la incursión como algo necesario para probar tácticas y material antes de lanzarse a un desembarco en gran escala, ¿era necesaria una operación así para comprobar algo tan obvio? Las fortificaciones alemanas, aunque ni de lejos completaban la Muralla del Atlántico en construcción, eran de primera calidad y estaban bien defendidas.

Un ataque a plena luz del día en una playa abierta precisaba de un bombardeo masivo previo; un ataque a una ciudad con el defensor preparado es un asunto costoso y lento. Todas estas "lecciones" ya eran bien conocidas y, de querer experimentar, hubiera sido mejor hacerlo en Italia o el norte de África, donde el precio pagado hubiese sido mucho más bajo.

Desde luego quedó claro que había mucho que mejorar antes de pensar en la invasión al continente. Desde los medios técnicos, como lanchas de desembarco más adecuadas, medios acorazados específicos, control de fuego, apoyo aéreo y naval, hasta las tácticas. Quedaba descartado el ataque a un puerto fortificado y era necesario desarrollar la iniciativa y la flexibilidad operativa.

A lo largo de los dos años siguientes, muchos de estos aspectos se mejoraron, salvo la flexibilidad táctica, algo que nunca supieron resolver adecuadamente los aliados. El masivo apoyo aeronaval, el extraordinario despliegue de medios de desembarco, la multiplicación de los medios de control de todo tipo, la utilización de una enorme superioridad numérica, los muelles y diques artificiales, fueron cuestiones que se tuvieron en cuenta para futuras operaciones, con la visión puesta en la invasión de Francia.

Evidentemente, en Normandía no se repetirían estos errores de la operación *Jubilee* y así se consolidó la explicación de que el desastre de Dieppe fue una "catástrofe necesaria".



ALBERT SPEER

Nació en 1905, en el seno de una familia acomodada. Estudió Arquitectura y se recibió con brillantes calificaciones a los 22 años.
En 1931, se afilió al partido nazi y, dos años después, fue presentado a Hitler, quien le ordenó que diseñase la escenografía y el despliegue de las masas humanas que asistirían al congreso partidario de Nuremberg de 1934. También recibió el encargo de diseñar y dirigir las obras para el nuevo edificio de la Cancillería en Berlín, además de otros proyectos tan emblemáticos como el pabellón alemán para la Exposición Universal de París, en 1937.
Nombrado inspector nacional de Urbanismo y Arquitectura y jefe de uno de los departamentos de la organización vertical DAF (*Deutsche Arbeitsfront*, frente alemán del trabajo), preparó una transformación urbanística de Berlín, acorde con la idea del gran imperio que pensaba edificar Hitler.
En 1942, sucedió a Fritz Todt en la casi totalidad de sus cargos, como máximo responsable de la *Organisation Todt* (OT) y ministro de Armamento. Coordinó las obras públicas y militares destinadas a mantener el control de los territorios conquistados (búnkers, bases de submarinos, puertos, puentes, carreteras y ferrocarriles) y logró imponer un increíble ritmo de producción de material bélico hasta 1944.



Albert Speer en la Muralla del Atlántico. Como ministro de Armamento en visita de inspección a las construcciones.

Apresado por las fuerzas aliadas, fue sometido a juicio en Nuremberg. Acusado de haber utilizado sistemáticamente mano de obra esclava para mantener el ritmo de producción de la industria armamentística alemana, fue uno de los pocos reos que se reconoció culpable de los cargos que se le imputaban, colaborando durante todo el proceso con los jueces, lo cual quizás explica su condena a 20 años de prisión y no a la horca. Cumplió ese tiempo en la cárcel de Spandau, quedando libre en 1966.
Escribió varios libros de memorias que se convirtieron en best sellers, lo que le posibilitó llevar una vida desahogada hasta que falleció en Londres en 1981. *[G.T.]*



Exposición Universal de París, 1937. El pabellón respresentativo de Alemania fue obra del entonces prometedor arquitecto Albert Speer.